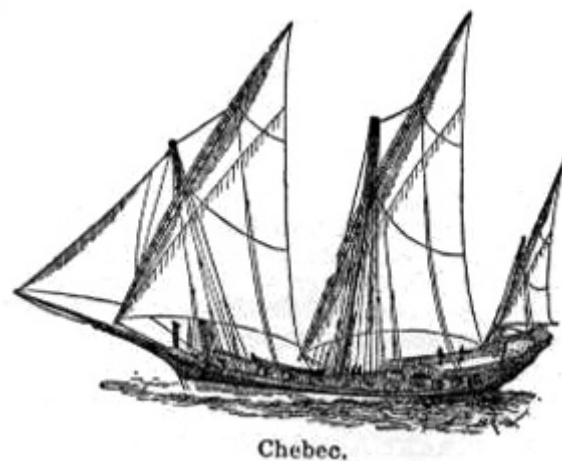


Virgilio Ilari e Piero Crociani

LA MARINA LIGURE DI NAPOLEONE (1797-1814)



LE MARINE ITALIANE DEL 1792-1815 – 3

INDICE

IL 7e ARRONDISSEMENT MARITIME

A. La Marina della Repubblica Ligure (1797-1805)	p.	3
B. L'organizzazione della Marina francese a Genova	p.	18

IL GENIO MARITTIMO

C. Le costruzioni navali	p.	28
D. I porti di Genova e La Spezia	p.	35

I MARINAI

E. L'iscrizione marittima e i Battaglioni equipaggi	p.	45
1. L'Iscrizione marittima, 45. 2. I battaglioni equipaggi, 48.		
3. Abusi e diserzione, 52. 4. Equipaggi, guarnigioni, scuola pratica, forzati, 56.		
F. Gli equipaggi liguri in azione	p.	65

I CORSARI

G. La Difesa costiera	p.	79
H. I corsari liguri	p.	90
I. Capitan Bavastro (1760-1833)	p.	99

Tabelle	p.	105
Bibliografia	p.	117

IL 7e ARRONDISSEMENT MARITIME

A. La Marina della Repubblica Ligure (1797-1805)

La squadra delle galere nel giugno 1797

Tradizionalmente la marina della Repubblica di Genova era formata da due aliquote, una permanente e pubblica costituita dalla squadra delle galee, amministrata da una specifica magistratura collegiale, e una eventuale e privata, composta dall'armamento di velieri per la difesa contro i pirati, decretato di volta in volta dalla giunta di marina dei serenissimi collegi. Alla fine del secolo la squadra era comandata dal capitano Patrizio Galleano e composta da 4 galee (*Capitana*, *Raggia*, *Santa Maria* e *San Giorgio*) le cui dotazioni organiche prevedevano 1.281 uomini:

- 12 ufficiali (4 capitani e 8 gentiluomini di poppa);
- 12 assimilati (4 cappellani, 4 chirurghi, 4 scrivani);
- 9 bombardieri (incluso 1 tenente);
- 102 marinai (26 piloti e comiti, 18 timonieri, 45 marinai di vela e 13 proeri);
- 24 maestranze (16 capi e 8 aiutanti e garzoni);
- 39 addetti alla sorveglianza dei rematori (5 agozili e 34 marinai di guardia);
- 1.083 rematori (318 per la *Capitana* e 255 per le tre sensiglie).

A distaccare i bombardieri e le “guarnigioni” di fucilieri imbarcate sulle galee provvedevano il “corpo vecchio” dell'artiglieria e, a rotazione, tutti e 5 i reggimenti di fanteria (i 200 fanti di marina istituiti a questo scopo il 4 maggio 1790 non avevano dato buona prova e il 22 giugno 1796 le compagnie dei capitani Leonardo Partenopeo e Francesco Doria erano state trasformate in “decime” compagnie dei 2 reggimenti “paeselli”, Savona e Sarzana). Nel 1795 la darsena aveva solo 780 rematori (270 “buonavoglia”, 400 forzati e 110 schiavi) e, dedotti gli inabili, i rimanenti bastavano per 2 sole galee. Malgrado ciò nel 1796 era stato impostato nell'arsenale lo scafo di una nuova galera destinata a sostituire la *Raggia*, non più atta alla navigazione e tenuta di scarto in darsena.

Durante la guerra delle Alpi (1792-96) tra la Francia rivoluzionaria e il Regno di Sardegna alleato dell'Austria, la squadra delle galee e i velieri privati noleggiati per i periodici armamenti pubblici avevano continuato ad assicurare la difesa del commercio contro la pirateria delle Reggenze barbaresche, le uniche potenze con le quali la Superba fosse ufficialmente in guerra. Ancora nel febbraio 1797 erano cominciati i preparativi per la

spedizione in corso della fregata *Nostra Signora del Soccorso* e di due polacche mercantili armate, la *N. S. delle Vigne* e la *Virgo Potens*, dei capitani Giacomo Sciaccaluga e Giambattista Marengo.

La marina dopo la rivoluzione democratica del 1797

Dopo la rivoluzione democratica le competenze del soppresso magistrato alle galee furono trasferite al comitato militare della nuova Repubblica Ligure, alleata della Francia, nel quale le questioni relative alla squadra delle galee erano attribuite a una coppia permanente di due “cittadini aggiunti” e quelle relative agli eventuali armamenti di velieri privati a uno o due deputati scelti dal governo, di preferenza tra i membri del tribunale di commercio. Il governo istituì inoltre un “burò di marina” formato dai vecchi impiegati dell’amministrazione e un ispettore di marina preposto alla darsena e all’arsenale, nonché alla direzione degli equipaggi e delle ciurme non imbarcati.

Il 7 luglio il governo provvisorio decretò la liberazione dei 102 schiavi barbareschi in nome dell’eguaglianza e fraternità di tutti gli uomini, dando solenne esecuzione al provvedimento nel corso delle celebrazioni per l’anniversario della presa della Bastiglia. Ma il vero scopo politico era di acquisire la benevolenza delle Reggenze nordafricane per favorire il negoziato di pace. Il 27 luglio, mentre 2 galere liguri accompagnavano in Corsica Giuseppina Beauharnais, i 3 velieri di Sciaccaluga, ribattezzati *Liguria*, *Libertà* ed *Eguaglianza*, salparono per Algeri e Tunisi, dove sbarcarono gli ex-schiavi. Entrambi i *bey* risposero in modo generico ed evasivo, senza ricambiare l’interessata generosità ligure liberando a loro volta gli schiavi genovesi.

Tornata a Genova la squadra di pace, il 28 agosto il governo fu costretto a rimetterla in mare per dare la caccia ai corsari, rimpiazzando la polacca di Marengo con 1 felucone e 2 galere ed affiancando al comandante Sciaccaluga un commissario di governo, Francesco Boccardi, per vegliare sulla disciplina dei forzati e dei buonavoglia, che erano stati ribattezzati “volontari di marina” ed equiparati ai marinai. Per reperire i fondi, il 31 agosto il governo sospese la costruzione della nuova galera impostata in arsenale. Tuttavia una grave rivolta scoppiata a bordo di una delle galee la costrinse a rientrare e il 18 settembre, su rapporto del cittadino Liberti, il governo ne decretò il disarmo, saldando le paghe degli equipaggi. Inoltre il 27 decretò il ripristino delle punizioni corporali, che erano state abolite a seguito della rivoluzione. Il 5 ottobre le forze in crociera furono ridotte alla polacca *Libertà*, a 1 galea e a qualche bastimento minore. Il 16 ottobre fu emanato il regolamento per i bastimenti in corso e il 23 il comitato militare fu autorizzato ad accrescere l’armamento di altri 2 legni da guerra, senza ritardare la partenza di quelli già allestiti.

La costituzione del 1798 attribuì l'amministrazione della Forza Armata di mare, delle infrastrutture (porti, arsenali, lazzeretto, magazzino e ufficio di sanità), dell'armamento e delle costruzioni ad un "burò di marina" formato col personale del soppresso magistrato alle galere e posto alle dipendenze del ministro della guerra e marina. Le ristrettezze finanziarie impedirono di dar seguito alla proposta, avanzata il 17 febbraio 1798 al consiglio dei giuniori dal deputato Ansaldi, di costruire 2 fregate in arsenale. In compenso in marzo il corpo legislativo concesse ai capitani con bandiera ligure di armare in corso contro i pirati, decretando inoltre l'armamento pubblico, fino al mese di agosto, di 2 galee e 3 velieri. Le galee sopravvivevano però soltanto per forza di inerzia, sia per mancanza di alternative sia per riguardo agli interessi sociali collegati a questo tipo di unità, obsolete non soltanto dal punto di vista nautico, operativo ed economico, ma anche sotto il profilo della tenuta disciplinare. Giunse a confermarlo la nuova sommossa del 17 marzo, con l'uccisione di un aguzzino, punita con la fucilazione esemplare dei 2 forzati autori dell'omicidio. Aboliti i vecchi nomi, in marzo le galee esistenti furono ridesignate con aggettivi numerali assegnati in base alle condizioni del bastimento (*Prima*, *Seconda* e *Terza*) e in aprile si dispose il disarmo della *Terza*, riducendo a 2 sole le galee atte alla navigazione. Per completare i rematori, il corpo legislativo fece nuovamente ricorso ai barbareschi, requisendo non più a titolo di schiavi, bensì a titolo di "prigionieri di guerra" addetti ai pubblici lavori forzati, quelli catturati dai privati.

La marineria ligure in Egitto (5 marzo-3 giugno 1798)

Nel frattempo Genova era stata scelta come base di partenza di una delle 5 divisioni dell'*Armée d'Orient* destinata a impadronirsi del tesoro dell'Ordine di Malta e a sbarcare in Egitto (le altre 4 divisioni furono allestite a Tolone, Marsiglia, Aiaccio e Civitavecchia). Delegati del governo francese per la mobilitazione della marina ligure erano il tenente di vascello Jean-Joseph Durbec e il capitano di fregata Sibille (1760-1810), comandante le forze navali dell'*Armée d'Italie*.

Con decreto 15 marzo, in ottemperanza all'embargo decretato dieci giorni prima dalla Francia per i porti di Genova, Aiaccio e Civitavecchia, il corpo legislativo mise a disposizione del direttorio ligure, per eseguire i trasporti necessari alle spedizioni stabilite dagli agenti francesi, tutti i bastimenti di qualsiasi bandiera, coi relativi equipaggi, già presenti ovvero in arrivo nel porto di Genova, nonché, all'occorrenza, negli altri porti della Repubblica. Naturalmente gli equipaggi opposero una forte renitenza, costringendo il direttorio a decretare, il 15 aprile, la requisizione personale dei marinai. Il 12 maggio, alla vigilia della partenza del convoglio, i requisiti irreperibili furono dichiarati disertori, passibili di arresto e reclusione.

In tutto salparono da Genova 72 bastimenti (50 liguri, 16 spagnoli, 4 francesi, 1 turco e 1 raguseo). Altri 2 bastimenti liguri salparono da Marsiglia e 6 da Civitavecchia. Assieme ai mercantili salparono anche le 2 galee liguri al comando di Galleano, che però il 3 giugno, mentre navigava al largo della Corsica, decise di propria iniziativa di rientrare, allegando le avverse condizioni meteorologiche e un principio di ammutinamento degli equipaggi. Fu peraltro una decisione accorta, se si considera che metà dei mercantili liguri di oltre 100 tonnellate e quasi tutti quelli a vela quadra andarono persi nella spedizione in Egitto, segnando il tracollo definitivo della marineria genovese. Inoltre le 2 galee furono più utilmente impiegate per trasportare le artiglierie necessarie per la presa di Loano.

La cattura del brick La Liguria presso Gibilterra (7 agosto 1798)

Un episodio poco noto fu la cattura del brick *La Liguria*, ricordata quasi soltanto dalla *Naval History of Great Britain*. Si trattava di un grosso brick ex-olandese di 450 tonnellate, armato, secondo l'inventario inglese, di 26 cannoni su affusto, di cui 16 da otto e dodici libbre sul ponte e 10 da sei sul cassero e sul castello di prua, più 12 spingarde (wall-pieces) fisse da murata e 4 girevoli (swivel guns), con 120 uomini d'equipaggio di varie nazionalità e comandato da Francesco Dell'Orso.



La cattura avvenne il 7 agosto, a 4 o 5 leghe da Cape Windmill presso Gibilterra. Secondo gl'inglesi, il brick era comparso alle 5 del pomeriggio e aveva accennato a dirigersi su un convoglio proveniente da Orano. Benché inferiore per uomini e armamento, l'unità di scorta [il brig-sloop *Espoir* da

215 tonnellate del tenente di vascello Loftus Otway Bland, con 14 cannoni da sei e 80 uomini] aveva puntato sul *Liguria* per domandare spiegazioni. Alle 7, giunto a tiro di moschetto, Bland fece il saluto, ma Dell'Orso gli rispose con una cannonata, intimandogli di andarsene se non voleva essere affondato. Seguì un furioso combattimento a cannonate, finché alle 11, gravemente ferito, Dell'Orso si arrese. Le perdite liguri furono di 6 morti e 14 feriti, contro 1 e 6 inglesi. *La Naval Chronicle* (VI, 277) pubblicò in seguito una stampa di Pocock che raffigurava "L'Espoir sloop of 14 guns and her prise, the Liguria of 44 guns". La *Naval History* aggiunge che i liguri erano pirati, non essendo in guerra con l'Inghilterra, e che "it was fortunate for the Espoir that the Genoese were not, as we noticed before, practised men-of-war's men", altrimenti la temerarietà di aver accettato un combattimento con un nemico così formidabile avrebbe potuto concludersi in una sconfitta.

La guerra di corsa inglese (6 ottobre 1798 - 5 luglio 1799)

Dopo lunghe discussioni, il 5 settembre il corpo legislativo approvò la ripresa dei lavori della galea in costruzione e un piano per armare una squadra di 9 unità, tre galee e sei velieri:

- 2 fregate con 26 pezzi in batteria da diciotto libbre;
- 2 corvette con 20 pezzi da dodici;
- 2 sciabecchi con 16 pezzi da otto.

Tuttavia l'arsenale potè soltanto completare la galea impostata nel 1796, varata il 5 luglio 1799 e allestita nel marzo 1800. Nel corso del 1799 l'arsenale di Genova costruì inoltre 3 unità minori (la palandra *La Giustizia*, una lancia cannoniera e un "mistico", ossia uno sciabecco armato con vela quadra).

Intanto il 6 ottobre 1798 gli inglesi notificarono a Genova la dichiarazione di guerra contro gli stati mediterranei alleati della Francia, che faceva esplicito riferimento ai porti e alle coste di Genova. La pirateria nordafricana passò subito in seconda linea di fronte alla ben più grave minaccia costituita dai corsari di bandiera inglese, molti dei quali erano cittadini liguri. Con legge del 14 ottobre costoro furono dichiarati rei di lesa Nazione, passibili di morte e confisca dei beni. Il 15, avuta notizia delle prime prede inglesi, fu decretato un armamento difensivo di 4 legni. Due - lo sciabecco *Tigre* da 18 cannoni e la polacca *Virgo Potens (Egalité)* da 22, dei capitani Ludovico Doderò e Giacomo Sciaccaluga, con equipaggi di 170 e 110 uomini - furono però catturati dagli inglesi il 29 novembre a Livorno, violando la neutralità del porto granducale. Il 4 dicembre 1798 le coste liguri furono dichiarate in stato d'assedio, limitando i compiti della "flottiglia ligure" alla semplice difesa del cabotaggio costiero lungo le Riviere. Inoltre nel gennaio 1799 si rese necessario procedere alla radiazione della galea *Seconda*, posta in disarmo nella darsena di Genova.

Il 7 luglio 1799 fu comunque decretato l'armamento della flottiglia, composta dalla galea *Prima* e da una corvetta e il 12 agosto venne fissato un premio per la cattura di pirati e corsari nemici. Si registrarono tuttavia crescenti difficoltà a reperire gli equipaggi, anche per l'impossibilità di fornir loro il vitto tabellare (il 15 dicembre, in mancanza di pane e biscotto, la razione dei marinai requisiti per la crociera della galea e della cannoniera venne stabilita in riso, fagioli e olio).

L'“imperialregia Flottiglia sulla Riviera” (1799-1800)

Da notare che questi modesti allestimenti navali non avevano alcun rapporto con le misure di difesa, esclusivamente terrestri e costiere, prese dalla Repubblica a seguito dell'offensiva austro-russa del 1799, che aveva costretto le forze francesi in Italia ad arroccarsi sull'Appennino Ligure. Gli austriaci occuparono pure La Spezia, dove impiantarono una nuova unità navale, la *k.k. Flotille an der Riviera*, al comando del maggiore di marina cavalier de l'Espine (futuro capo del *Marinebureau* istituito presso l'*Hofkriegsrat* di Vienna nel 1800 e poi, dal 1802, colonnello comandante generale dell'*Oesterreichisches Venezianisches Kriegsmarine* al posto del veneto Alvise Querini Stampalia, fratello dell'ultimo provveditore generale di Dalmazia). La flottiglia fu impiegata contro i corsari francesi, corsi e tunisini e poi anche in appoggio all'offensiva austriaca su Savona e Genova. La sua unità principale era la tartana *Chasteler*, che il 4 marzo 1800, nelle acque di Oneglia, strappò due prede al corsaro francese *Intrepido*. Dopo Marengo la flottiglia fu sciolta e le unità raggiunsero Venezia via Messina. Ma il 27 luglio la *Chasteler*, rimasta in coda di scorta a un mercantile, si lasciò catturare senza opporre resistenza da un pirata algerino.

La difesa dei convogli (marzo-aprile 1800)

Durante l'inverno 1799-1800 il periodo di venti contrari alla navigazione verso Genova si prolungò eccezionalmente per 4 mesi, aggravando le conseguenze del blocco navale nemico. Per giunta il comandante inglese, viceammiraglio George Elphinstone Lord Keith (1746-1823), era non soltanto un gentiluomo, ma anche un uomo molto ricco e perciò - notava con rammarico il generale Thiébault nella sua cronaca dell'assedio - del tutto refrattario ai tentativi francesi di corromperlo per ottenere un allentamento del blocco, al contrario di quanto, secondo Thiébault, facevano invece abitualmente tutti gli altri ammiragli inglesi! In realtà, contrariamente alla prassi dell'epoca, Keith decise di sfruttare fino in fondo il vantaggio militare di poter affamare la guarnigione, non riconoscendo i salvacondotti rilasciati dal comando austriaco ad alcuni mercantili carichi di grano e altri rifornimenti umanitari.

Per difendere il commercio, il 30 gennaio Genova aveva autorizzato l'armamento in corso dei privati, e in marzo, posto in disarmo a Savona lo scafo della vecchia *Prima*, ne trasferì l'equipaggio a Genova imbarcandolo sulla galea nuova, che assunse il nome di quella appena radiata. Malgrado il nome di *Prima*, toccò in sorte alla nuova galea di essere anche l'ultima costruita da un arsenale italiano. La flottiglia ligure comprendeva inoltre 7 unità minori:

- schooner *Il Vigilante* (Francesco Viglienzzone) con 15 artiglieri e 15 fucilieri;
- polacca *La Giustizia* (Benedetto Rivarola);
- avviso *Intrepido* (Giambattista Savignone);
- 1 mistico (Giambattista Tubino);
- 1 lancia cannoniera (Carlo Cassinelli), posta a guardia del porto con 6 artiglieri;
- l'avviso corsaro di Giovanni Raffetto (*Il Vendicatore*);
- la feluca corsara di Giacomo Puccio.

Alla difesa dei vitali convogli di grano marsigliese aveva pensato anche Masséna, il quale, prima di lasciare Parigi per assumere il comando dell'*Armée d'Italie*, si era fatto rilasciare da Bonaparte 12 lettere di marca, poi accordate alla società Antonini per armare altrettanti corsari marsigliesi. Inoltre il generale promise lettere di marca ai corsari della Corsica a condizione di proteggere i rifornimenti marittimi per Genova e accordò protezione ai mercantili con doppia bandiera che si impegnavano a portare grano dalla Sardegna, da Livorno e dal Levante. Masséna sbloccò infine la questione giuridica relativa a numerosi mercantili catturati da corsari sprovvisti di lettera di marca e perciò non considerati di buona preda, deferendo il giudizio al cittadino Belleville, commissario delle relazioni commerciali francesi a Genova e istituendo una commissione per la vendita del carico e dei bastimenti riconosciuti di buona preda.

Durante il blocco e l'assedio di Genova la minuscola marina da guerra ligure fu agli ordini del capodivisione francese Sibille, comandante delle forze navali dell'*Armée d'Italie* e, dal 17 aprile, anche del porto di Genova. Il 30 aprile la squadra inglese iniziò il bombardamento navale con 5 vascelli e fregate, cui il 6 maggio si unì una squadriglia di galeotte napoletane, in grado di spingersi sottocosta e bombardare San Pier d'Arena, Albaro e il quartiere della Marina. Si distinse in particolare la galeotta *Levrierio*, comandata dall'alfiere di vascello Raffaele De Cosa, il quale meritò l'elogio personale di Lord Keith. Un'altra unità napoletana, il brigantino *Stromboli*, prese parte al blocco di Savona.

Il 12 maggio 800 marinai liguri furono allertati per il progettato trasferimento delle truppe francesi a Portofino allo scopo di prendere alle spalle l'ala orientale austriaca, operazione poi annullata. Il 17 maggio, con la resa di Savona, gli austriaci si impadronirono anche del bastimento che aveva recato l'ultimo rifornimento alla piazzaforte assediata. Trasformata in batteria galleggiante, la galera fu ingloriosamente catturata il 22 maggio

1800 dalla fregata inglese *Aurora* e in seguito acquistata a Livorno da Vittorio Emanuele di Savoia per la reale marina sarda. La cattura della *Prima* non ebbe immediate conseguenze, perché fu sostituita da una nuova batteria galleggiante composta da una coppia incatenata di bette per lo spurgo del porto.

La Marina Ligure dopo l'assedio di Genova

Durante i pochi giorni dell'occupazione austriaca di Genova, gli inglesi fecero in tempo a requisire tutte le artiglierie, munizioni e materiali di guerra e a demolire tutte le opere lungo l'intera costa ligure, lasciando solo il nudo e inservibile scafo della seconda galera. Di conseguenza, poi, partiti gli inglesi e ricostituita la Repubblica Ligure, il personale della squadra rimase a libro paga, ma i compiti della marina regolare si ridussero alla sorveglianza dei forzati impiegati come manovali nella darsena, all'arsenale e allo spurgo del porto. Gli ufficiali della già "Flottiglia Ligure" restavano però senza impiego, anche se il 13 ottobre 1800 fu accordato loro l'uso della vecchia uniforme, con l'assicurazione che sarebbero stati tenuti presenti in caso di future nomine nella marina militare. La sopravvivenza puramente amministrativa della vecchia marina è ben sottolineata dall'estensione (decisa il 22 settembre 1801) del privilegio del foro militare agli individui della marina da guerra e dell'arsenale.

Nondimeno il commercio ligure continuò ad essere colpito dai corsari inglesi anche dopo il trattato di Lunéville. Il 9 febbraio 1801, lo stesso giorno della firma del trattato, il comandante militare della Liguria, generale Dulauloy, riferiva alla commissione straordinaria di governo che la difesa delle coste "non esisteva" e quella dei porti era "cattiva", di modo che qualunque barca armata poteva paralizzare il commercio e violare i porti. In marzo furono reperiti i fondi per armare alcuni legni in corso, tra cui il brigantino *La Concezione* (con una guarnigione di 26 fucilieri) e impostarne in arsenale altri due (*Il Giano* e *La Liguria*, intitolati come si vede alla Repubblica e al dio dei porti, eponimo della città di Genova). Con decreto consolare del 18 aprile 1801, Bonaparte dichiarò che il territorio ligure formava la "28a Divisione Militare" francese e che la Repubblica delegava la sua difesa alla Francia, contribuendo con tre mezze brigate e due compagnie d'artiglieria e col riarmo del golfo della Spezia e della batteria di Vado.

Il 13 giugno il capitano Giulio Cesare Preve, armato in corso, salvò davanti ad Antibio un convoglio ligure e francese. Uno sciabecco di San Remo e un pinco ligure "armato in corso ed in commercio" furono attaccati da corsari il 25 giugno sotto Gaeta e il 28 luglio sotto Civitavecchia. In agosto alcuni marinai liguri che si trovavano a Livorno furono requisiti dal governo francese per la spedizione di truppe all'assedio di Portoferraio. La

Commissione straordinaria di governo smentì le voci di leve forzose di marinai liguri per le navi francesi, assicurando che “impegni di tal natura” erano impensabili “nel sistema nostro di libertà (...) dapoiché non si potrebbe coartare un cittadino ad arruolarsi a verun estero servizio”.

Trascorsero comunque nove mesi tra la firma del trattato di pace e l'arrivo a Genova, il 16 ottobre 1801, del primo mercantile inglese: incurante della pioggia, una gran folla accorse sulle muraglie a mare per assistere a quell'evento memorabile. E il prefetto marittimo di Tolone attese ancora qualche giorno, fino al 22 ottobre, per comunicare ufficialmente al console francese a Genova che a seguito della pace la navigazione era tornata libera. Nondimeno in ottobre e in novembre corsari inglesi predarono ancora nelle acque toscane un pinco ligure e un bastimento di Alassio, sia pure in seguito ripresi. Il 19 dicembre il comandante della marina inglese a Portoferraio dichiarò che a seguito della pace i corsari che continuavano a servirsi della bandiera inglese dovevano essere considerati pirati.

Cessata la minaccia inglese, in novembre ricomparvero però i barbareschi, che, incoraggiati dall'assenza di difese, si spinsero a predare sottocosta. Essendosi accollati il mantenimento delle forze d'occupazione francesi, i genovesi pretesero la protezione dai corsari nordafricani e la Francia acconsentì ad assumersi la difesa delle coste liguri. Il 4 dicembre arrivarono così a Genova il brick *L'Abeille* e lo sciabecco *Le Joubert*: Il 17, durante una tempesta, il brick rischiò il naufragio in porto, ma fu salvato dai marinai liguri e dall'equipaggio di un brick da guerra inglese.

Tuttavia nei trattati conclusi con la Porta e le Reggenze barbaresche tra il dicembre 1801 e il giugno 1802, la Francia incluse il rispetto delle sole bandiere francese e italiana e non della ligure, anche se il 7 giugno 1802 Napoleone finse di protestare col ministro della marina per il mancato sostegno ad un convoglio di 12 barche liguri bloccato sotto Saint Tropez da un corsaro barbaresco. Nel messaggio del 30 luglio al senato ligure per la nomina del doge Gerolamo Durazzo, il primo console auspicava sprezzante che le loro “miserabili galere” fossero “rimpiazzate da dei buoni vascelli da guerra” in grado di proteggere il loro commercio in Levante.

Dando notizia della pace di Amiens (25 marzo 1802), la *Gazzetta nazionale* ligure del 4 aprile scriveva: “La pace è fatta, la rivoluzione è finita. Fornitori d'armate, speculatori sulla miseria e sui bisogni del soldato, monopolisti, affamatori del popolo, ladri di terra e di mare, la pace è fatta, la rivoluzione è finita”. L'ottimismo era però eccessivo, perché, tra le altre ambiguità che minavano la pace, c'era pure la mancata menzione di Genova nel trattato. Inoltre la nuova costituzione dettata dalla Francia (promulgata il 24 giugno) sfidò la condizione posta dall'Inghilterra per riconoscere l'indipendenza della Repubblica, che era di restaurare la costituzione anteriore alla rivoluzione del 1797.

I progetti di riarmo del 1802-03

La costituzione del 1802 ripristinò la struttura collegiale del governo, pur mantenendo le funzioni di ministro al presidente del magistrato di guerra e marina, con seggio nel magistrato supremo presieduto dal doge. Gli altri 4 senatori che componevano il magistrato di guerra e marina svolgevano a turno annuale le funzioni di deputato agli affari di mare. I capitani dei legni da guerra e i comandanti delle spedizioni erano eletti dal senato, gli ufficiali subalterni dal magistrato supremo su proposta di quello di guerra e marina. Secondo il volere di Napoleone, l'art. 14 della Costituzione impegnava la Repubblica a proteggere il commercio e perciò ad emanare una legge organica sulla marina e sul commercio che prevedesse lo stanziamento annuo di 3 milioni per le spese della marina, la classificazione generale della gente di mare, la riapertura in Genova di un arsenale di costruzione [da stabilire sulla spiaggia di Sestri Ponente] e il mantenimento di un "Armamento marittimo" composto "almeno" da 2 vascelli da 74, 2 fregate e 4 corvette. Il 27 settembre 1802 fu decretata la costruzione della prima fregata, che venne impostata su uno scalo allestito a Sestri Ponente; e intanto furono armati in corso i nuovi brick *Il Giano* e *La Liguria* e lo sciabecco *Il Serpente*. L'equipaggio del *Giano* contava 79 teste, inclusi 3 ufficiali (capitano Giacomo Raffetti, tenente Bernardo Corvetto, sottotenente Zaverio Bogazzo), uno scrivano (Giacomo Bosco), tre maestranze e 17 fucilieri comandati da un sergente.

Il 27 gennaio 1803 Genova fu la base d'imbarco dei primi 2.500 uomini della 2a Mezza Brigata polacca destinata ad Haiti e dovette poi ospitarne fino al 27 maggio altri 400 rimasti a terra per mancanza di trasporti. A seguito della ripresa della guerra anglo-francese, il 7 giugno furono istituite 7 compagnie guardacoste (3 nel Levante e 4 nel Ponente) reclutate fra "gli antichi bombardieri e i cannonieri marinai che sogliono navigare sui bastimenti armati per causa de' barbareschi". Con decreto del 22 luglio fu proibita l'importazione di merci inglesi e con altri del 13 e 16 agosto fu imposto ai forestieri, sotto pena di espulsione, di dichiarare la propria nazionalità; inoltre furono previste misure di sorveglianza per coloro che, pur avendone titolo, omettessero di chiedere la naturalizzazione ligure. Inoltre il 6 ottobre fu ristampata la legge del 13 ottobre 1798 che dichiarava rei di lesa nazione i cittadini che armassero o partecipassero a legni corsari sotto bandiera di potenza nemica.

Le costruzioni navali per conto della Francia (1803-1804)

Al programma navale previsto dalla costituzione non era interessata solo la Francia, ma lo stesso ceto mercantile e armatoriale genovese. L'unica ditta in grado di appaltare la costruzione dei vascelli e delle fregate era la

Compagnia Murio & Migone, che già utilizzava i locali del Lazzaretto ed era in stretti rapporti col ministro plenipotenziario francese Antoine Christophe Saliceti (1757-1809). Secondo l'ambasciatore italiano a Genova Gregorio Cometti, l'affare interessava pure importanti uomini politici come Antonio Maghella (1766-1850), Antonio Botto e il facoltoso *négociant* Emanuele Balbi. Il programma era però troppo ambizioso per le finanze liguri e non poteva decollare senza l'intervento della Francia. A questo pensò Saliceti, il quale, cogliendo l'occasione offerta dalla rottura della pace di Amiens, convinse i suoi amici imprenditori ad offrire a Bonaparte la costruzione "chiavi in mano" di 2 vascelli da 74, 2 fregate, 4 brick e 2 trasporti da 800 tonnellate a prezzi stracciati, garantendo loro che, grazie alla sua posizione, avrebbe scaricato la differenza sull'erario ligure, costringendo la Repubblica a fornire ferro e legname a prezzi bassissimi. Ottenuto l'assenso del primo console, il 17 aprile 1803 Saliceti presentò al senato la richiesta formale di stabilire in Liguria un cantiere per la costruzione di navi da guerra, a spese e per conto della Francia. Il 23 maggio Napoleone ordinò a Murat di occupare la Liguria e riarmare le coste per difendere il cabotaggio, e il 3 giugno a Decrès di inviare a Genova un sottoingegnere e un commissario di marina coi progetti per la costruzione di vascelli da 74 e fregate da 44. In realtà vascelli così grandi non erano mai stati costruiti a Genova, e nel porto e in città non c'era alcun posto idoneo per ospitare i cantieri. L'ingegnere navale Lefevre scelse l'area adiacente al lazzeretto della Foce, separata dall'abitato, sulla riva e nel tratto di mare più profondo della costa ligure, e i lavori per la costruzione del primo scalo iniziarono già in luglio. L'8 agosto, da Sedan, Napoleone ordinò di mettere subito in cantiere 2 vascelli, 2 fregate, 4 brick e 4 grossi trasporti, "così gli operai lavoreranno e la Francia avrà delle navi". Il 24 novembre concesse 300 tonnellate di polvere per le batterie costiere liguri a fronte delle 500 chieste dal generale Lacombe Saint Michel.

L'intervento finanziario della Francia sollevava la Repubblica dallo sforzo di riarmo, tanto che l'armamento del 1804 si ridusse a 4 feluconi e quello del 1805 a tre. Inoltre consentiva di rinviare la riforma del personale inutile della vecchia squadra delle galee. Il senatore Montaldo, incaricato di stendere la lista dei giubilandi, presentò il suo rapporto il 3 settembre 1803, ma le resistenze furono tali da far slittare la riforma fino al 15 marzo 1805, quando finalmente fu decretata la riduzione del personale di pianta fissa ad appena 37 unità:

- darsena: ispettore e 2 aiutanti;
- ospedale: 3 cappellani (frati cappuccini), munizioniere, scrivano, medico, infermiere e 2 chirurghi
- guardia del deposito dei forzati: 5 comiti, 3 algozili, 5 maestranze (calafato, remolotto, barilaro e garzoni) più alcuni marinai di guardia
- guardia del porto, pattuglie e simili servizi: 3 timonieri, 1 sottotimoniere e 6 marinai.

La leva forzosa di 4.000 marinai liguri per la Francia (1803-1804)

Il 16 settembre 1803, dalla Malmaison, Napoleone ordinò a Decrès di scrivere a Genova per vedere se si potevano arruolare 2.000 marinai per la flottiglia leggera di Tolone, con tre mesi di paga anticipati e la garanzia di servire solo a bordo di battelli piatti. La richiesta fu trasmessa da Saliceti il 30 settembre. Considerando che il solo accennare ad una leva forzosa avrebbe provocato malcontento, allarme ed emigrazioni, anche per il funesto ricordo delle requisizioni fatte nel 1798 per la spedizione in Egitto, il 7 ottobre il Magistrato Supremo consentì solo una “leva spontanea” e di far propaganda per essa. Il risultato fu un fiasco clamoroso: già il 13 ottobre Saliceti contestava che non si era presentato quasi nessuno, mentre i marinai liguri accorrevano in massa sotto la bandiera inglese. A Savona il sorteggio si fece il 18 novembre, ma tutti i 20 estratti fuggirono; le autorità calmarono le altre famiglie, in ansia per il timore di leve forzose, assicurando che la corporazione dei marinai avrebbe pagato dei sostituti. In effetti qualche centinaio di volontari fu alla fine racimolato: ma erano quasi tutti inutili al servizio per età, salute e mancanza di esperienza, tanto che, giunti a Tolone, dovettero essere rimandati indietro.

La questione restava dunque sul tappeto e il 5 gennaio 1804 fu Maghella a fare pressioni sui colleghi del magistrato supremo evocando lo spauracchio dell’annessione alla Repubblica Italiana. Il governo tentò ancora di resistere stanziando incentivi per i volontari, ma Talleyrand ammonì l’ambasciatore ligure circa un eventuale disimpegno francese e il 4 febbraio scrisse a Saliceti che Genova doveva legarsi più strettamente alla Francia e darle non più 2.000, ma 4.000 marinai. Saliceti accordò ventiquattrore per approvare la leva forzosa, pena la rottura delle relazioni diplomatiche. Finalmente, il 23 febbraio, il governo cedette, firmando la convenzione che metteva a disposizione della Francia 4.000 marinai dai 20 ai 45 anni e pure la fregata nazionale impostata a Sestri, contro la promessa francese di non far pace con l’Inghilterra finché quest’ultima non avesse accettato di riconoscere l’indipendenza della Repubblica rinunciando alla condizione di restaurare il vecchio regime. In cambio il ministro della marina vietò ulteriori requisizioni forzate fatte direttamente dai francesi: ma dovette pure rinunciare al progetto di reclutare in Liguria 400 marinai e novizi per il vascello *L'Hannibal* in armamento a Tolone.

La popolazione rispose con rivolte, emigrazione e bande di renitenti alla macchia. Maghella chiese la creazione di picchetti armati, e il 26 febbraio propose addirittura di fare una retata di marinai, attirandoli con la scusa di voler armare i tre corsari pubblici. Su richiesta del governo, il 29 febbraio l’arcivescovo di Genova, i vescovi di Savona e Albenga e il vicario generale di Luni e Sarzana indirizzarono ai parroci pastorali che esortavano il popolo ad obbedire alla leva; il vescovo di Noli, il giansenista Benedetto Solari, scomodò perfino le Crociate e Pietro l’Eremita. Ma la lettura domenicale

delle pastorali ebbe l'effetto contrario, provocando proteste e perfino un tentativo di linciaggio di un parroco. L'episodio più grave, riferito dalla stampa come "schiamazzi" di donne e ragazzi, accadde a Nervi, dove il 10 marzo fu spiccato un battaglione francese. La maggioranza dei marinai reclutati chiese che il loro salario venisse in tutto o in parte corrisposto direttamente alle famiglie: il pagamento avveniva però solo a Genova, presso l'Ufficio del provveditore del senato. Il 10 aprile il senato approvò la legge sulla classificazione della gente di mare che regolava pure il reclutamento.

Il trattato di alleanza franco-ligure (20 ottobre 1804)

Frattanto le riserve circa la convenienza di impiantare a Genova un vero cantiere navale erano giunte all'orecchio di Bonaparte, che il 14 aprile scrisse a Decrès di far verificare la possibilità di tenervi in tempo di pace una squadra di 10 vascelli e fregate, e di poterli non solo costruire, ma anche alberare, raddobbare e armare con marinai genovesi. Per il sopralluogo indicò lui stesso il viceammiraglio François de Rosily-Mesros (1748-1832), direttore e ispettore del dépôt des cartes et plans. Il rapporto, favorevole, fu presentato il 25 maggio. Il 2 agosto, da Pont de Briques, Napoleone dettò a Talleyrand le richieste da includere in un nuovo trattato di cooperazione e sviluppo delle forze marittime liguri. All'obiezione del ministro che in realtà il trattato accollava alla Francia il potenziamento della marina ligure, replicò che si trattava di "tirer" dalla Repubblica tutto quel ch'era possibile, e il 18 approvò la bozza predisposta da Talleyrand. La Francia chiedeva la totale disponibilità del lazzeretto della Foce coi terreni adiacenti per costruirvi un nuovo cantiere, nonché della darsena con scali e magazzini; l'escavazione della darsena per farvi entrare e armare 10 vascelli di linea e la costruzione di una macchina per alberare; la leva forzosa di 6.000 marinai per la durata della guerra, con riserva di alcuni gradi di ufficiale e sottufficiale nella marina francese, e la presenza di commissari francesi nei porti liguri per sorvegliare la leva. In cambio si accollava le spese di materiali e manodopera per il cantiere e prometteva la protezione della bandiera francese all'avvento della pace. Il 6 settembre Napoleone manifestò a Decrès l'intenzione di comporre con genovesi gli equipaggi delle navi prossime al varo (la fregata *Pomone* e i brick *La Réunion* e *Le Cyclope*) e del vascello *Le Génois*, previsto per l'inverno. Saliceti, nel frattempo tornato a Parigi, fu rispedito a Genova in settembre per concludere il trattato di alleanza franco-ligure, che fu infine firmato il 23 ottobre 1804. Il 31 gennaio 1805 chiese al ministro se era possibile varare il vascello in occasione della sua visita a Genova, prevista per la tarda primavera.

Se non altro l'aumento del contingente era puramente declaratorio, dato l'altissimo tasso di renitenza. A Savona il 26 febbraio furono estratti 25

marinai: alcuni si presentarono spontaneamente, gli altri furono scovati dalla gendarmeria nel seminario insieme ad altri renitenti della zona e mandati a Genova sotto scorta. Nella sessione del 12 marzo 1805, tenutasi a seguito dei disordini scoppiati a Sampierdarena per la razzia di marinai fatta dai francesi, il magistrato supremo deplorò lo spettacolo deprimente dei requisiti condotti sotto scorta e incatenati e la mancata corresponsione da parte della marina francese delle paghe mensili alle famiglie degli uomini imbarcati. Riconobbe inoltre che, a causa della renitenza, la prima classe di leva, formata dai celibi e vedovi senza figli, non era sufficiente a completare il contingente e pertanto era necessario estendere la leva anche alle classi successive, per quanto ciò potesse accrescere ulteriormente l'avversione dei marinai. Il 18 maggio, dando disposizioni sull'invio a Genova di 2 brick e della fregata *Pomone* al comando del fratello Gerolamo, l'imperatore ordinò di requisire tutti i marinai francesi, corsi ed elbani imbarcati sui mercantili genovesi e su tutti quelli in arrivo a Genova. Inutilmente il 21 maggio il magistrato supremo deplorò ancora le requisizioni illegali fatte dalle fregate francesi a bordo dei bastimenti mercantili (compresi quelli in quarantena) e persino nelle case dei marinai. Infine la nomenclatura genovese cercò di barattare la leva marittima con l'esenzione della coscrizione di terra: il decreto del 25 maggio, con cui il senato chiedeva la riunione alla Francia, poneva infatti tra le "condizioni" che la coscrizione fosse limitata alla sola gente di mare. Nell'atto in cui rinunciava alla sovranità, il senato non poteva stabilire condizioni ma soltanto rivolgere suppliche. L'esenzione dalla leva di terra contrastava poi con l'ordinamento costituzionale e amministrativo dell'impero e Napoleone non tenne in alcun conto la richiesta del senato.

Il 24 e il 25 maggio l'imperatore ordinò a Decrès di preparare un regolamento per la leva marittima nelle Riviere e un piano per l'appalto delle costruzioni navali genovesi sul modello di Rochefort e a Berthier di riarmare le batterie di Genova e di Vado con 200 fanti della 112^e DB addestrati al tiro in attesa dell'arrivo di artiglieri, di aumentare le munizioni a 100 colpi per pezzo e spedire alla Spezia, da Livorno, un battaglione del 20^e de ligne con una squadra di cannonieri. Questo fu poi mandato a Genova per rendere gli onori a Napoleone, e sostituito alla Spezia da un battaglione svizzero trasferito da Livorno.

L'incorporazione della Marina Ligure nella Marine Nationale

Il 4 giugno 1805 la deputazione genovese recatasi a Milano per chiedere l'annessione, recapitò all'imperatore una lettera di Decrès datata 31 maggio, in cui il ministro della marina sosteneva che occorre tempo lunghi per raccogliere i frutti del porto di Genova. L'immediata risposta di Napoleone fu che non comprendeva cosa intendeva dire il viceammiraglio e che non sapeva dove prendesse idee così assurde. Fin dal 1805 l'imperatore voleva

avere a Genova 4 vascelli in costruzione nonché “des magasins de tout ce que peut fournir l'Italie”. Genova non era un porticciolo a due leghe da Tolone, ma il punto d'arrivo di tutto il legname, cordame, pece e ferramenta d'Italia: inoltre aveva il doppio di marinai della Provenza. Farla fruttare era solo questione di metterci una buona gendarmeria, dei buoni prefetti, dei buoni commissari e dei buoni comandanti d'arme. Il ministro doveva fargli sapere i nomi degli individui prescelti, estendere l'amministrazione di Nizza a Taggia e mettere un commissario a San Remo, città di 10.000 abitanti con molti marinai. Non bisognava reclutarli in massa, ma stabilire anzitutto le operazioni preparatorie.

Secondo le memorie del generale conte Charles Nicolas D'Anthouard de Vraincourt (1773-1852), durante il pranzo offerto ai colonnelli che avevano manovrato coi loro reggimenti al campo di Montichiari, Napoleone avrebbe esclamato: “Il faut se tenir sur ses gardes, le pays de Gênes s'offre à moi, je ne ferai pas comme Louis XI, j'ai besoin de remonter ma marine, je trouve 20.000 mâtelots formés, je réunis ce pays à la France; si l'Autriche le trouve mauvais, ce sera une explication à avoir”.

A seguito dell'annessione, anche quel poco che restava dell'autonoma marina ligure fu incorporato nella francese. L'art. 7 del decreto emanato dal ministro dell'interno Champagny il 20 pratile anno XIII (9 giugno 1805) poneva i bastimenti dello stato «sotto gli ordini del comandante della divisione francese che trovasi in questo porto». Non mancarono proteste: il 10 a Savona fu atterrato l'albero della libertà. Ma la sera del 10 i 3 feluconi in armamento ammainarono per l'ultima volta la bandiera genovese e all'alba dell'11 innalzarono il tricolore, insieme ai forti e agli altri bastimenti che si trovavano nel porto di Genova.

B. L'organizzazione della Marina francese a Genova

I decreti di Napoleone sull'Amministrazione della Marina (11.6 e 4.7.1805)

L'istituzione a Genova della settima prefettura marittima dell'impero era già contenuta nel decreto d'annessione del 17 pratile XIII. L'organizzazione del servizio militare e amministrativo della marina francese a Genova, stabilita con decreto imperiale da Brescia del 22 pratile (11 giugno 1805) comprendeva:

- Prefetto marittimo con stipendio annuo di 20.000 franchi e 4.000 per spese d'ufficio;
- Stato maggiore e servizio dei movimenti: un capitano di vascello, capo militare e dei movimenti; 2 tenenti o insegne di vascello, con 2.400 franchi annui per spese d'ufficio;
- Parco d'artiglieria: un capitano d'artiglieria di marina e un mastro-cannoniere f. f. di sotto guardamagazzino
- Amministrazione e contabilità: un capo d'amministrazione, un commissario e 4 sottocommissari di marina, 1 sotto guardamagazzino e 4 commessi principali, con 20.000 franchi annui per spese d'ufficio;
- Ispezione del servizio della marina: un sottoispettore e un commesso principale, con 5.000 franchi annui di spese d'ufficio.

La prefettura marittima di Tolone doveva distaccare a Genova le maestranze e gli ufficiali di sanità occorrenti. Al servizio di sanità si provvedeva tuttavia anche con ufficiali reclutati localmente. Il ministro della guerra era incaricato di distaccare i gendarmi occorrenti per il porto e i quartieri d'iscrizione marittima. Il decreto specificava che per le eventuali corti marziali marittime di Genova si applicavano le disposizioni della legge 12 ottobre 1791. I commissari delle relazioni commerciali a Savona e Porto Maurizio erano incaricati del servizio dell'iscrizione marittima nei rispettivi porti e comuni dipendenti. Nei porti della circoscrizione di Genova il servizio era affidato a sottocommissari di marina da nominarsi unitamente al conveniente numero di preposti e sindaci di marina.

Arrivato a Genova il 29 giugno, Napoleone visitò personalmente il vecchio arsenale, il porto e il nuovo cantiere della Foce e il 1° luglio scrisse al ministro della marina Decrès criticando i lavori fatti alle darsene, che gli sembravano “d'une réussite douteuse”, e l'ingegnere Lefebvre, che non gli sembrava idoneo per capacità ed esperienza a decidere in merito a una questione così importante come la collocazione del porto militare nel porto franco oppure, secondo il progetto alternativo, dietro il Molo, presso la Lanterna. Alla fine fu lui stesso a scegliere la seconda soluzione, e già il 4 luglio dettò i criteri per il riordino e il potenziamento del porto come base militare. Il decreto del 15 messifero XIII prevedeva l'acquisto immediato dei giardini adiacenti al cantiere della Foce e la costruzione entro l'anno XVI di tre nuovi bacini di carenaggio e di una corderia da collocarsi nei vecchi magazzini della darsena, in modo da poter costruire contemporaneamente 4 vascelli, 2 fregate e 4 bricks. Il ministro della marina era incaricato di inviare a Genova i tre ingegneri più distinti “par leurs lumières et par leur science dans les travaux hydrauliques” e di sottoporre all'imperatore, entro il 1° vendemmiaio, un progetto dei lavori idraulici occorrenti per la darsena e per poter tenere in porto 12 vascelli. Doveva inoltre designare con

brevetto i maestri e contro maestri occorrenti per armare 3 vascelli, 3 fregate e 3 bricks e inviare da Tolone una carcassa di vascello o di fregata da tenere al molo nuovo come sede dell'ammiragliato. Era inoltre stabilita a Genova una compagnia di operai di marina [che prese poi il numero di "6eme"] interamente composta di genovesi, con l'organizzazione, l'istruzione, gli esami e la formazione degli aspiranti previsti per le compagnie esistenti negli altri porti francesi. Tutti i padroni di feluca, capitani e altri ufficiali della marina genovese erano "conservés" e "entretenus" nella marina militare con gradi e incarichi analoghi. Ai marinai genovesi era accordato il sussidio di invalidità.

La polizia della darsena e del cantiere di costruzione, come la manutenzione e il servizio delle infrastrutture e delle batterie del molo nuovo erano attribuite esclusivamente alla marina militare, mentre la guardia delle altre batterie che difendevano il porto era attribuita all'artiglieria di terra: uno dei 4 battaglioni del reggimento d'artiglieria di marina di Tolone era perciò trasferito a Genova. La versione italiana del decreto aggiungeva che la polizia del resto del porto riguardava unicamente gli agenti del porto civile, che questi ultimi dovevano essere scelti esclusivamente fra gli abitanti dei tre dipartimenti liguri, e che il ministro della marina era incaricato di vigilare "affinché nulla si eseguisca che possa impedire il commercio, o contrariare l'uso del paese".

Le disposizioni del 5 luglio 1805 a Decrès e Berthier

Il 5 luglio, sempre da Genova, Napoleone impartì ulteriori disposizioni al ministro della marina e al capo di stato maggiore generale. A Decrès scrisse di aver ordinato il trasferimento dei cannonieri genovesi a Tolone, per formarvi il 5° battaglione del 2e RAM (provvisoriamente su 4 compagnie), e del 4° battaglione da Tolone a Genova. Per ragioni di economia, il magazzino di marina da formare nella darsena non doveva essere approvvigionato con materiale prelevato da Tolone, ma con acquisti sui mercati italiani. Tutto il materiale d'artiglieria (polvere, palle, affusti) tranne i pezzi doveva essere fatto a Genova, e così pure il materiale occorrente per gli armamenti navali, tranne, forse, le alberature: per quanto il commercio fosse talmente florido che sarebbe stato possibile far venire gli alberi dal Mar Nero. Il vascello *Génois* era pronto al varo, lo *Scipion* a buon punto: e siccome nel cantiere c'era un'ingente quantità di buon legname proveniente da Livorno e dall'Albania, si potevano allestire nuove cale per altri 2 vascelli, impostandone uno da 80 cannoni in quella rimasta libera dopo il varo dal *Génois*. Bisognava comunque potenziare e sistemare meglio a bordo i pezzi navali, colmando il gap accumulato nell'ultimo decennio con l'ammiragliato inglese. In particolare Napoleone deplorava che le tre fregate fossero del tutto sprovviste di carronate; gli ufficiali e gli equipaggi erano convinti che fossero dei semplici pezzi pesanti a corta gittata, mentre avrebbero dovuto imparare dai danni arrecati all'*Incorruptible* da una semplice corvetta inglese armata di 32 carronate.

Quanto a Berthier, poiché la darsena era interamente riservata alla marina, doveva trovare un altro posto per l'artiglieria di terra. La direzione d'artiglieria

poteva essere confermata, almeno per qualche tempo, al genovese [Menici], “bon officier”. Berthier era inoltre incaricato di impiantare a Genova un arsenale, una fonderia e una sala d’armi di 20.000 pezzi (più altri 5.000 a Gavi) e di studiare il potenziamento delle fortificazioni (del resto “molto soddisfacenti”) mediante la costruzione di due fortini in muratura nei punti intermedi tra i forti del Diamante e dello Sperone, e il potenziamento delle difese di quest’ultimo dalla parte della città, dotandolo di mortai e di magazzini di viveri e di polvere in modo che i 2-300 uomini di guarnigione “puissent imposer à la population de Gênes”.

I prefetti marittimi di Genova e Spezia: Forfait, Lescallier e Dordelin

Alla prefettura marittima di Genova fu destinato l’ingegnere navale Pierre Alexandre Laurent Forfait (1752-1807) di Rouen, che era stato deputato all’Assemblea legislativa e sotto il Terrore era stato denunciato ed epurato come controrivoluzionario. Aveva poi fatto parte della commissione incaricata di presentare un progetto di porto militare ad Anversa, aveva dimostrato la possibilità di far risalire a navi di media stazza le comunicazioni fluviali tra Le Havre e Parigi ed era stato per due anni controverso ministro della marina (1799-1801), riorganizzando il servizio dei lavori marittimi, il consiglio delle prede e i corpi di sanità, d’artiglieria e degli ufficiali di vascello. Partigiano del naviglio sottile contro il grosso, incontrò l’ostilità dell’ammiragliato, il quale fu sollevato quando Napoleone, accogliendo le reiterate richieste dello stesso Forfait, lo sostituì con Denis Decrès (1761-1820), capofila della “blue water school” francese. Nominato consigliere di stato, dopo la rottura della pace di Amiens Forfait aveva ricevuto l’incarico di potenziare e perfezionare la flottiglia destinata all’invasione dell’Inghilterra, e fu lui ad incoraggiare il famoso esperimento del sommergibile progettato dall’americano Robert Fulton (1765-1815). Prefetto marittimo a Le Havre dal febbraio al novembre 1804, aveva in seguito ricoperto il rango di consigliere di stato in servizio straordinario.

L’incidente occorso durante il varo del vascello *Génois* (v. *infra*) provocò un acrimonioso scambio di lettere tra Forfait e Decrès, che si concluse con la disgrazia del prefetto, al quale fu messo in conto pure di essere andato a teatro con una “femme publique” romana (il 9 settembre Napoleone scrisse all’arcivescovo di manifestargli lo “scontento” imperiale). A Forfait non rimase che presentare le dimissioni per motivi di salute (morì l’8 novembre 1807). Fu sostituito interinalmente dal capo d’amministrazione Tirol fino al 2 febbraio 1806, quando giunse il nuovo prefetto Daniel Lescallier (1743-1822) di Lione, già commissario ordinatore di marina. Autore di schizzi topografici e di numerosi trattati tecnici, tra cui un *Vocabulaire des termes et phrases de marine* francesi e inglesi – scritto al rientro da una missione di studio in Inghilterra e nei paesi Baltici fatta insieme a Forfait nel 1788 – Lescallier era stato impiegato soprattutto nell’amministrazione coloniale:

prima ad Haiti nel 1764-65, poi nella Guyana francese (1782-88), nelle Isole di Francia e di Borbone, nel Madagascar e a Pondichéry (1791-97), a Corfù (1798-99) e infine di nuovo a Santo Domingo e nella Guadalupa (1800-04). Consigliere di stato nel 1804, in una nota autobiografica menzionò appena il suo ufficio a Genova, attribuendosi il merito di aver salvato il *Génois*, che molti competenti giudicavano irrimediabilmente perduto.

Nel febbraio 1808, a seguito dell'annessione della Toscana, Napoleone decise l'estensione del 7e arrondissement maritime fino a Orbetello e il trasferimento della prefettura da Genova alla Spezia, nonché di Lescallier a Le Havre. Come suo successore scelse il contrammiraglio Alain-Joseph Dordelin (1764-1826), che aveva comandato il *Tyrannicide* a Ouessant nel 1794. Il 29 maggio 1808 l'imperatore scrisse a Decrès di farlo arrivare alla Spezia entro il 20 giugno, percorrendo in feluca o a cavallo tutta la costa da Nizza e visitando tutti i porti delle Riviere e gli arsenali di Genova. Lescallier doveva continuare le sue funzioni sino al 10 luglio e ispezionare poi La Spezia e Livorno, ma prima di partire doveva attendere l'arrivo del commissario di marina al quale doveva passare le consegne e assicurarsi della perfetta esecuzione degli ordini dati per l'armamento del vascello *Breslau*. Dopo Le Havre, Lescallier fu nominato console generale negli Stati Uniti (1810).

In attesa della costruzione di un apposito palazzo al Varignano, Dordelin e il suo ufficio furono ospitati in casa di Marco Federici, che undici anni prima aveva capeggiato i giacobini locali ed era stato il primo ministro ligure della guerra e marina. Conte dell'Impero nel 1809, nell'ottobre 1810 Dordelin fu trasferito alla prefettura marittima di Brest, e quella del 7e arrondissement rimase vacante. Con decreto del 19 marzo 1811 furono creati due nuovi posti di grande ufficiale dell'Impero col titolo di ispettori generali delle coste del Nord e del Mar di Liguria. Quest'ultimo rimase però vacante fino al 7 aprile 1813, quando fu nominato il viceammiraglio Maxime Julien Emeriau de Beauverger (1762-1845), già prefetto marittimo e comandante delle forze navali a Tolone.

Alcuni prefetti della 28e Division già ingegneri e amministratori di marina

Alcuni prefetti civili della 28a Division furono scelti anche in considerazione di loro speciali competenze nel campo dell'amministrazione o dell'ingegneria militare marittima. Il primo prefetto di Genova, Jean-Xavier Bureaux de Pusy (1750-1806), capitano del genio, tre volte presidente dell'Assemblea Costituente, compagno di Lafayette nel tentativo di fuga in America e nell'internamento in Moravia, nel 1798 aveva elaborato, per conto del Congresso degli Stati Uniti, un piano di difesa costiera del New England e di armamento della rada di New York. Bureaux, che era già stato prefetto dell'Allier e del Rodano, rimase però in carica solo sette mesi, perché morì

improvvisamente il 2 febbraio 1806, di “febbre biliosa”, anche se non mancarono voci di avvelenamento.

Genero del governatore della 28e Division Le Brun, l’ingegnere dei ponti e strade Gilbert Chabrol de Volvic (1773-1843) fu il secondo prefetto di Montenotte dal 1° aprile 1806 e poi, dal Natale del 1812, addirittura della Senna (Parigi), conservando la carica fino al 1830 per essersi sagacemente dimesso durante i Cento giorni. Allievo all’Ecole Polytechnique, aveva studiato con Faye e Bodard il progetto di canale da Alessandria d’Egitto al Nilo, e nove anni dopo ne progettò uno analogo da Alessandria Piemonte al porto di Savona, superando gli Appennini al colle di Altare mediante una galleria sotterranea di 1.300 metri. L’esecuzione fu decretata il 27 dicembre 1807, ma i lavori neppure iniziarono, per la difformità tra i costi sottostimati da Chabrol a 23 milioni di franchi e quelli quasi doppi calcolati dal ministero.

Marc-Antoine Bourdon de Vatry (1761-1828), terzo prefetto di Genova dal 1809 al 1814, era stato segretario di de Grasse a bordo del *Ville de Paris* nella celebre battaglia del 12 aprile 1782, poi capo del Bureau des Colonies al ministero della marina (1795), agente marittimo in Corsica durante la spedizione in Egitto e poi ad Anversa nello stesso 1798. Apprezzato da Seyès che l’aveva voluto come ministro della marina (dal 2 luglio al 22 novembre 1799), era stato coinvolto nella disgrazia politica del suo mentore e rimandato da Bonaparte ad Anversa come semplice commissario ordinatore per i mari del Nord. In seguito era stato capo d’amministrazione a Lorient (1801) e prefetto marittimo a Le Havre, ma, deluso dalla marina, nel 1803 era passato infine nell’amministrazione dell’interno, prima come prefetto della Valchiusa e poi (1806) del Maine-et-Loire.

Gli ufficiali superiori della marina a Genova e in Liguria

L’organico della 7a prefettura marittima prevedeva ben 109 ufficiali e impiegati, con un costo annuo di 150.000 franchi per soldo e cancelleria (v. tabella), ma non fu mai completato, come risulta dall’*Almanach Impérial* degli anni 1806-1813. Lo stato maggiore contava un solo ufficiale, capo militare e dei movimenti: inizialmente il capitano di vascello Antoine Marie François Montalan (1767-1818), di Lione, ufficiale della legion d’onore, che aveva comandato la fregata *La Résolue* nell’azione del 23 aprile 1794 a SO di Guernesey. In seguito fu sostituito dal capitano di fregata Chabert, che figura CV nel 1810, con sede alla Spezia. Secondo la *Gazzetta di Genova*, però, nell’agosto 1808 era capo militare della marina il capitano di fregata ligure Giustiniani, menzionato dall’*Almanach* solo nel 1813 come capo militare e dei movimenti alla Spezia. Negli *Almanach* del 1811 e 1812 non è indicato a Genova alcun capo militare e dei movimenti, mentre nel 1813 ne figurano due CF, Cordier a Genova (con funzioni pure di maggiore del 24° equipaggio di flottiglia) e Giustiniani alla Spezia. Capitano del porto (civile) di Genova era dal settembre 1805 il genovese Agostino Lomellini.

I commissari di marina a Genova e La Spezia

Secondo il decreto, doveva esserci a Genova un capo d'amministrazione, ma solo per il 1806 troviamo un funzionario con quel grado (Tirol). Per tutti gli anni seguenti al vertice ci fu un semplice commissario principale, Fontaine, cui dal maggio 1809 fu aggiunto per la Spezia il parigrado Pernetty, trasferito nel 1813 a Livorno. Il guardamagazzino Randoulet figura alla Spezia nel 1809-10 e poi a Genova. Nel 1809 si aggiunsero due commissari di 2a classe alla Spezia: Barnier, che troviamo a Tolone nel 1810, e Berard, unico rimasto fino al 1813. I 4 capidipartimento a Genova erano infatti semplici sottocommissari: inizialmente Monoyer, Pouyer, Denoys e Chervet. Pouyer fu pure il primo Venerabile della nuova Loggia massonica *Saint Napoléon*, riconosciuta il 2 dicembre 1805 dal Grande Oriente e affermata dopo un lungo braccio di ferro con la preesistente loggia *Fille de la Paix*, sciolta il 15 gennaio 1807 e confluita nella loggia militare *Les Vrais Amis de Napoléon* [creata il 12 aprile 1805 in seno al 67e de ligne, che divenne poi il reggimento "di Genova" e quello che forniva le guarnigioni alla unità navali della base]. Nel 1808 troviamo Partenopeo e Lelong al posto di Denoys. Nel 1809 Pouyer figura commissario di 2a a Livorno (dove lo stesso anno, presumibilmente per opera sua, fu costituita una loggia *Saint Napoléon*), e i quattro di Genova sono Letellier, Eriau, De Saint e Forestier (poi sottoispettore di 2a a Civitavecchia); nel 1810 si aggiunge Dufour, nel 1811 sono solo Dufour, Eriau e De Saint, nel 1812-13 tornano quattro con Taboriau. Nel 1809-10 ce n'erano anche quattro alla Spezia, Partenopeo, Cagnyé, Moutier e Baslé: in seguito rimasero solo gli ultimi due. Altri 4 sottocommissari figurano infine a Porto Maurizio (Michel), San Remo (Dufour), Chiavari (Abeille) e Savona (Robin), senza variazioni dal 1808 al 1813. L'ispezione alle riviste era assicurata da due sottoispettori, uno di 1a a Genova (Marec) e uno di 2a alla Spezia (Chervet): nel 1810 alla Spezia figura pure l'ispettore Fromant. Oltre alle pubblicazioni militari, la Stamperia della marina stampava pure la *Gazzetta di Genova* [redatta dall'Abate Pagano, ferito e rapinato in casa nel novembre 1811].

L'inchiesta della polizia sugli abusi dell'amministrazione della marina

Nel bollettino del 20 settembre 1811, il ministro di polizia Savary riferiva a Napoleone un rapporto ricevuto dal capo del dipartimento italiano Anglès (chevalier d'Empire e maître des requêtes, chargé du 3e arrondissement) relativo ad abusi nell'amministrazione della marina. L'inchiesta, partita nell'aprile 1811 per una denuncia anonima, e svolta dal direttore generale di polizia di Torino, d'Auzers, aveva appurato gravi parzialità relative alla coscrizione [di cui tratteremo più oltre] e altri abusi amministrativi, come appalti per la fornitura del grano a prezzi superiori [di 3 o 4 franchi al

quintale] a quelli mercuriali, somministrazione di legumi sempre di seconda o terza scelta e speculazioni sulla canapa di prima qualità fornita dal ministero della marina, rivenduta o permutata con altra meno pregiata per lucrare la differenza. Savary trasmetteva la proposta di Anglès stabilire una commissione speciale d'inchiesta, ma a quanto pare anche stavolta l'imperatore preferì lasciar correre.

L'artiglieria di marina

Capo del parco d'artiglieria fu inizialmente il capitano Pierre Charles Barbé (1775-1855), promosso capobattaglione e trasferito a Guérigny nel 1810 come ispettore delle forge. Nel *Lunario per le dame* genovesi del 1810 figura capo un colonnello "...odebert", mentre nell'*Almanach impérial* del 1810 compare un Gamart e nel 1812-13 un Taillefer. Il parco includeva pure un capitano addetto e un guardamagazzino ("...amade" e Bucelli secondo il *Lunario*) e due subalterni per un distaccamento della 5e compagnie ouvriers d'artillerie. I battaglioni 4° (cannonieri francesi a Genova) e 5° (liguri a Tolone) del 2° RAM di Tolone erano comandati dai capibattaglione Erhard e Otone. Il 2e RAM era alimentato dalla leva di terra e ricevette almeno 211 reclute italiane nel 1809 e 100 livornesi nel 1813.

La 6e compagnie d'ouvriers de la marine

La 6e compagnie ouvriers de marine addetta all'arsenale, era comandata fino al 1811 da un capitano Conchet, poi da Godin (1812) e infine da Migne (1813). Capo dei lavori era l'ottuagenario Andrea Tagliafico (1728), morto il 16 luglio 1811, coadiuvato dal figlio commesso disegnatore e invigilatore de' lavori. Il manifesto di reclutamento chiedeva operai dai 15 ai 30 anni; legnaioli all'ingrosso, maestri d'ascia, falegnami, carradori, bottai, tornitori in legno o in metallo, fabbri ferrai all'ingrosso, fabbri di ferri da taglio, magnani [stagnai ambulanti] e chiavaioi. La *Gazzetta* dell'8 gennaio 1813 pubblicò un'offerta di lavoro per carradori presso l'arsenale e il Santo Spirito, garantendo almeno quattro mesi di lavoro. Nel bollettino segreto del 13 maggio 1809 Fouché segnalava un incendio nell'arsenale di Genova dovuto a negligenza.

La gendarmeria di marina

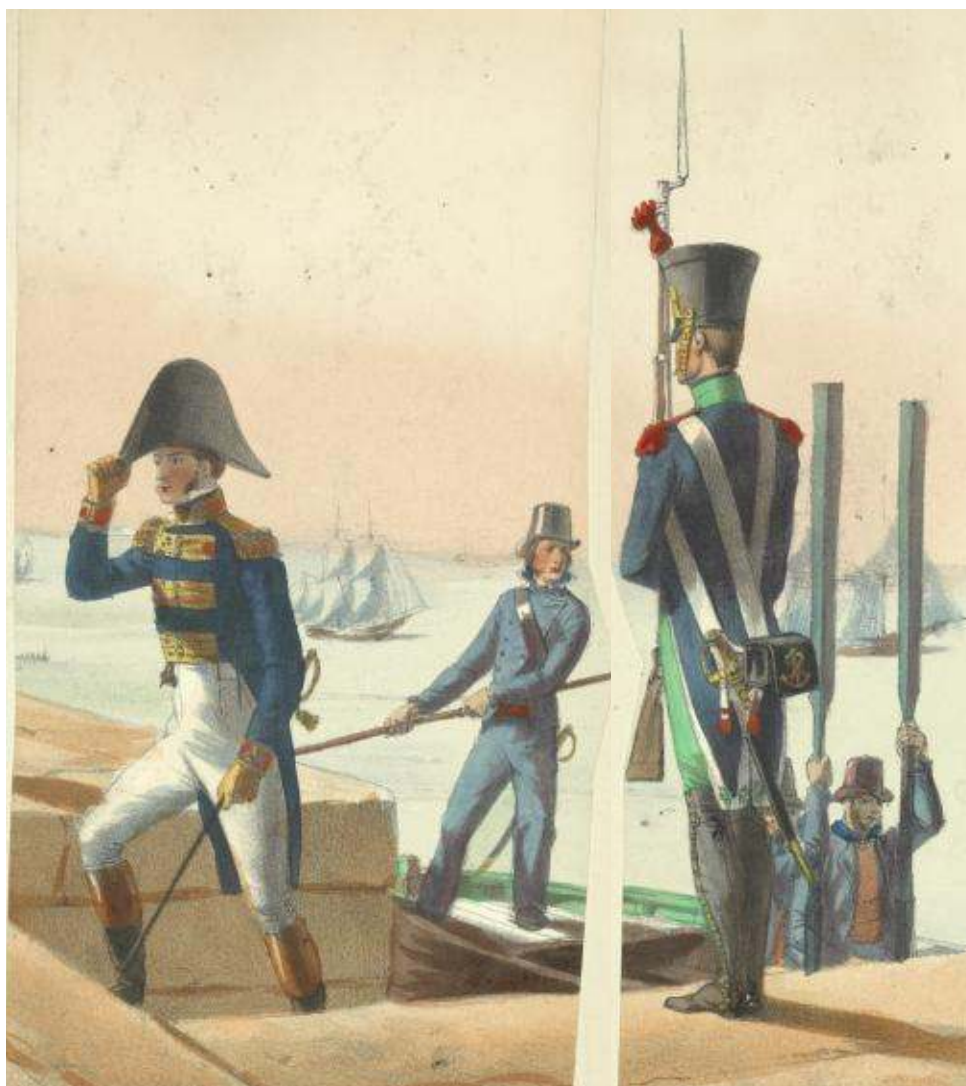
Dalla 28e légion de gendarmerie dipendeva pure la gendarmeria di marina (compagnie des ports et arsenaux du 7e arrondissement maritime, costituita con decreto imperiale del 14 giugno 1805), con sede a Genova e dal 19 ottobre 1808 alla Spezia, le cui attribuzioni erano regolate dall'arrêté 6 fruttidoro anno XI (26 aprile 1803). Comandata sempre dal capitano Claude

François Barrand, era la più numerosa della specialità [e l'unica di cui sia rimasto un bottone]: aveva inizialmente una sola tenenza a Genova (Plistat, figlio del comandante della compagnia di Tolone, 1808 Jany, 1809 Provensal, 1813 Soulfourt), cui si aggiunse nel 1808 una seconda a Livorno (Deprepetit, 1811 Bayol). Il sottotenente quartiermastro era Pernot, poi (1812) Garraud o Garrand. Alla fine del 1808 la compagnia fu ripartita tra 8 capoluoghi di quartieri marittimi [La Spezia, Chiavari, Genova, Savona, Poto Maurizio, Livorno, Porto S. Stefano e Isola d'Elba] e in 20 brigate (due a cavallo e 18 a piedi), con un effettivo di 120 teste, inclusi 6 marescialli e 14 brigadieri ed esclusi gli ufficiali. Alcune brigate erano però composte da 3 soli elementi (come Rapallo) e altri addirittura da 2 (Lerici, Noli, Recco). Il 1° giugno 1812 fu bandito l'appalto per la ristrutturazione del monastero di Sant'Agostino, futura caserma della tenenza di Genova. L'Annuario particolare di Genova del 1814 da vacante il posto di comandante. Alla difesa della città presero parte 2 sottufficiali e 10 gendarmi comandati dal tenente Roux.

Il dottor Delivet

Il dottore J. B. C. Delivet, corrispondente dell'Accademia imperiale delle scienze, letteratura e belle arti di Torino, pubblicò a Genova, dov'era medico in capo della marina, un trattato di igiene navale (*Principes d'hygiène navale, ou L'homme de mer considéré dans la navigation sous les rapports des influences, qu'il éprouve et des moyens propres à assurer la conservation de sa santé*, Gênes, 1808, chez l'Auteur). Venduta anche a Parigi dal libraio Méquignon l'aîné in rue de l'Ecole de Médecine e recensita nel *Nouveau Journal de médecine, chirurgie, pharmacie* (T. 18, 1809, pp. 225-33; v. T. 19, 1810, pp. 141-7), quest'opera di 500 pagine in-8° gli valse l'ammissione nella Société de Médecine. Nel 1810, sempre a Genova, Delivet pubblicò pure due trattati di medicina (*Réflexions sur la saignée*, Imprimerie d'Yves Gravier; *Dissertation sur la fièvre des Vaisseaux*, ossia sul tifo).





Vinkhuijzen Collection, NYPL.

Image ID: 1639572 France, 1808 (Capitaine de vaisseaux)

Image ID: 1639574 France, 1808 (Cannonier garde-cote)



Ponton vaisseau Eylau forum.aceboard.net/5500-323-39632-0-Pontons.htm



Temeraire (98 canons) achève *Redoutable* (à gauche), vaisseau de 74 canons qui vient de combattre durant deux heures *Victory*, vaisseau amiral de 104 canons de Nelson. (peinture d'Auguste Mayer)

maitres-du-vent.blogspot.com/2009_02_01_archi...

IL GENIO MARITTIMO

C. Le costruzioni navali

Gli ufficiali del Genio Marittimo francese a Genova

Il genio marittimo era inizialmente composto dall'ingegnere di 2a classe François Timothée Benjamin Pestel (1763-1823) e dal sottoingegnere di 2a Jean Baptiste Marestier (1781-1832), trasferiti nel 1811 rispettivamente a Tolone e a Livorno. Secondo le memorie dell'ammiraglio Baudin, Pestel era “assez mal vu dans son corps, parce qu'il sortait de la classe des constructeurs de commerce”. Dal 1808, quando Pestel si trasferì alla Spezia, arrivò a Genova anche il sottoingegnere di 1a Bouché (o Boucher), ingegnere di 3a nel 1812-13. Nel 1812 un altro ingegnere di 3a (Baudry) era a Savona, e nel 1813 un sottoingegnere di 2a (Chanot) a Genova. Breve fu pure il soggiorno in Liguria di due compagni di corso di Marestier all'Ecole Polytechnique e all'Ecole spéciale du génie maritime di Brest, i sottoingegneri di 2a Charles Dupin (1784-1873) e Jean Marguerite Tupinier (1777-1850).

Nominato il 19 settembre 1805, Tupinier arrivò a Genova da Boulogne il 5 novembre. Nel 1806 fece una ricognizione della Riviera di Ponente fino a Nizza insieme al capo del parco Barbé per riconoscere le risorse del paese in legname e altri materiali idonei alle costruzioni navali e d'artiglieria. Inoltre, insieme al TV ligure Sivori, esplorò le due Riviere da Nizza alla Spezia per scegliere i punti in cui collocare i semafori costieri, ospite più volte del prefetto di Savona Chabrol, suo compagno all'Ecole Polytechnique. Dalla Spezia, dove erano rimasti in attesa di istruzioni circa i semafori, Tupinier e Sivori si concessero una gita in Toscana, visitando Firenze, Pisa, Carrara e Lucca. Oltre all'assenza arbitraria, violarono impunemente qualche altro articolo del codice di disciplina viaggiando in borghese ma col cappello militare, godendo alla servile deferenza dei doganieri di fronte alla coccarda francese, che evitava il fastidio del controllo bagagli; anche se il sergente, nel restituire i passaporti, stese eloquentemente la “buona mano”, fulminea a intascare la mancia competente. La condizione di ufficiali francesi valse loro un’“accoglienza principesca” nell'albergo di Firenze e l'offerta dell'ambasciatore francese, da loro saggiamente declinata, di presentarli alla regina reggente in vista di un impiego in Etruria. Tornato alla Spezia, Tupinier trovò l'ordine sgradito di presentarsi a Tolone. Ma nell'impero di “quel securo” il cui “fulmine tenea dietro al baleno”, i trasferimenti (come il varo dei vascelli) a volte festinavano lentamente. Così, per redigere il piano

della costa ligure e il rapporto sui semafori, Tupinier ci mise tutto l'inverno del 1807, godendosi nel frattempo i piaceri e le feste della colonia francese e lo spettacolo delle belle signore in "mezzaro" [o "mesero", scialle portato sul capo e lungo sino alle anche, fabbricato a Genova dai fratelli Speich di Glarus] sottobraccio ai loro "patiti" (cicisbei). Intanto il prefetto Lescallier gli trovò un escamotage per evitargli Tolone, dandolo come compagno di viaggio ad un giovane uditore del consiglio di stato, figlio del banchiere Jacques-Jean Lecouteulx du Moley (1740-1823), incaricato di svolgere una missione in Lombardia. Tupinier partì da Genova il martedì delle Ceneri e fece così in tempo a godersi pure il Carnevale Ambrosiano. Da cosa nasce cosa e fu così che il nostro finì a Venezia (v. la nostra *Storia militare del Regno Italico*, Roma, 2004, II, pp. 393 ss.).

Il costo economico delle costruzioni navali a Genova

I dati di cui disponiamo circa i costi delle costruzioni francesi a Genova sono troppo scarsi e frammentari per poter giudicare l'effettiva convenienza economica della decisione di Napoleone di aprire un nuovo cantiere anziché potenziare quello di Tolone. Oltre che da ragioni geopolitiche, la scelta fu influenzata dai prezzi delle merci e dei servizi, mediamente più bassi in Italia che in Provenza; ma sull'altro piatto della bilancia bisogna mettere – come faceva notare nel 1861 Vincent Félix Brun nella sua storia della base navale di Tolone – il costo dei continui trasferimenti di personale e di materiale (dalle alberature ai più minuti materiali d'armamento) dalla Francia, nonché della minore perizia tecnica e dei differenti metodi delle maestranze genovesi.

Solo la canapa (di qualità scadente) veniva dal Piemonte e dall'Italia: il 26 marzo 1804 Napoleone decise che la Repubblica Italiana avrebbe pagato in canapa metà dei 5,2 milioni stanziati il 14 novembre 1803 per finanziare la costruzione di 2 fregate e 12 cannoniere francesi. Una fornitura di 10 tonnellate fu appaltata il 28 dicembre 1812. Il legname di costruzione veniva in massima parte da Livorno e le principali forniture navali dalla ditta Biondi ed eredi di Roma; ma gli alberi venivano tutti, via Tolone, dalla foresta di Libio in Corsica, appaltata alla Compagnia Clément. Le crociere inglesi rendevano però insicuro e oneroso il trasporto via mare, tanto che il 10 agosto 1810 Napoleone ordinava al ministro di acquistare 3-400 alberi veneti, facendoli arrivare via Po ad Alessandria e poi via terra a Genova (oppure via Bormida ad Acqui e di qui via terra a Savona) facendoli poi proseguire per Tolone via mare. Il 1° marzo 1811 chiedeva al viceré Eugenio quanto sarebbe costato trasportare un migliaio di buoni alberi via Po fino ad Alessandria. Il 21 novembre 1811 segnalava a Decrès una foresta di sempreverdi nell'alta valle del Tanaro, "facilissima da sfruttare" con la modica spesa di 60.000 franchi per il trasporto del legname via Tenda. Il 23

novembre 1813 troviamo a Genova un appalto per il trasporto di 231 pezzi di alberatura da Alessandria a Savona.

Il ferro veniva infine da Guérigny e da altre fabbriche francesi. Solo nel 1812 (30 novembre), e solo per compiacere l'imperatore e la sorella Elisa, il ministro appaltò la fornitura del ferro per tutte le basi del Mediterraneo alla ferriera toscana della Magona, benché non fosse in grado di produrre i quantitativi richiesti (440 tonnellate per il 1813) e malgrado l'offerta fosse stata più volte respinta a seguito di perizie negative sulla qualità del prodotto, mal forgiato e mal rifinito.

L'accordo truffaldino stipulato nel 1803 da Saliceti con la Compagnia Murio & Migone ribassava il costo di un vascello da 74, completo di tutto tranne le artiglierie, da 1,6 a un solo milione di franchi. Alle perplessità sollevate dall'ingegnere incaricato della costruzione, Saliceti ribatté che gli imprenditori erano suoi amici e che se si fossero trovati in perdita, sarebbe intervenuto lui per farla coprire dal governo ligure. Con l'annessione, però, il garante e la garanzia vennero meno e gli imprenditori pretesero dal governo francese la promessa di essere indennizzati delle perdite, vanificando così l'illusorio ribasso grazie al quale avevano ottenuto l'appalto. Ancora nel 1838 (nel *Rapport sur le matériel de la marine*, pp. 206-07) Tupinier citava il caso del *Génois* come prova della non convenienza di appaltare le costruzioni navali ai privati. Sicuri di ottenere legname a basso prezzo dal governo ligure, i costruttori genovesi, "avaient séduit l'empereur par des rabas inespérés sur la valeur qui aurait en France un vaisseau semblable".

I primi vari e il rapporto de Rosily-Mesros sul porto (25 maggio 1804)

Le prime unità francesi impostate a Genova nell'estate del 1803 erano state le fregate *La Pomone* (44) e *L'Incorruptible* (38) e i brick *L'Endymion* e *Le Cyclope*. *L'Incorruptible* e *Le Cyclope* furono varati il 16 novembre 1804. Il varo della *Pomone*, tentato il 16 febbraio e riuscito il 9 marzo 1805, fu difficoltoso, perché fu usato il sistema francese del piano inclinato, non adatto alle particolari condizioni della Foce. La fregata si arrestò dopo appena 32 piedi, e ci vollero dieci giorni per portarla in acqua a forza di leve e argani, fortunatamente senza avarie. La compagnia Murio & Migone pretese allora che il varo dei due brick avvenisse col metodo locale, che faceva scorrere la nave quasi in piano coi soli cabestani (argani per il traino su rotaia).

Nel rapporto del 25 maggio 1804, il viceammiraglio de Rosily-Mesros ricordò che gl'inglesi, secondo una vecchia carta del porto di Genova trovata al dépôt de la guerre, avevano stimato una capienza di 5 bacini di costruzione, due per vascelli, uno per fregate e due per corvette. Per le esigenze francesi, però, ne bastavano due, più uno di carenaggio e raddobbo. Secondo l'ispettore delle carte e piani, le vecchie darsene di Levante ("del

vino”, 1516) e di Ponente (“delle galere”, 1545, con capienza elevata da 13 a 18 scali nel 1604) erano sufficienti per due vascelli da 74 e potevano essere pulite coi sistemi locali, non dispendiosi. La vera difficoltà erano però gli accumuli di sabbia e detriti sul fondo all’ingresso delle darsene, e la presenza (segnalata dai sommozzatori) di pietre cadute all’epoca della costruzione delle protezioni dei moli dalle mareggiate. Per il passaggio di vascelli completi di armamento occorreva perciò scavare un canale largo 40-50 piedi e profondo un braccio e mezzo. Inoltre, come emergeva dalla carta inglese e da quelle della capitaneria di porto coi sondaggi effettuati nel 1779 e 1802, occorreva pure una gettata di 50 tese a ferro di cavallo per proteggere la darsena e ormeggiare i vascelli, non essendo utilizzabile il Molo Vecchio (cominciato nel 1283 e ampliato nel 1399, 1474, 1492, 1552, 1728 e 1778). Per mettere il porto in condizione di costruire i vascelli, oltre alla costruzione ex-novo di un bacino di carenaggio e raddobbo nella darsena e di un grande cantiere, una corderia e un arsenale, occorreavano pure la pulizia e lo scavo delle darsene fino al Molo Vecchio, come si era fatto a Brest e in quasi tutti i porti del Mediterraneo. Il rapporto non si azzardava a quantificare i costi, che però indussero a rinunciare a qualunque riuso delle darsene. In definitiva fu giocoforza concentrare le costruzioni al Lazzaretto e area adiacente, rinunciando al bacino di carenaggio e raddobbo.

Il disastroso varo del Génois (17 agosto 1805)

Il primo vascello, *Le Génois*, fu impostato nel 1804 sotto la direzione dell’ingegnere Pierre Lefebvre. Uno dei 107 della famosa classe *Téméraire* da 74 cannoni progettata dall’ingegnere Jean-Noël Sané (1740-1831), misurava m. 166x44x21,3, dislocava 1.552 t. ed era armato con XXVIII-36, XXX-18, XVI-8 e IV-36 carronate. Sfortunatamente per il varo (17 agosto 1805) si tornò al metodo francese, con l’aggravante che stavolta il cantiere era a grande distanza dal mare e quindi maggiore era la pendenza del piano inclinato. Il risultato fu che parecchie carlinghe della chiglia scoppiarono, provocando una falla tale da rendere necessaria la riparazione in bacino. Inoltre ci vollero dodici giorni di sforzi inauditi per vararlo e prima di galleggiare s’inclinò pericolosamente. Secondo le opinioni raccolte poco dopo da Tupinier, alcuni attribuivano l’incidente alla pendenza eccessiva, altri ai ciottoli depositati dalle maree sulle rotaie. Per dare fumo negli occhi, nei festeggiamenti del 14 settembre per il ritorno degli ex-schiavi da Algeri, fu incluso pure un pranzo a bordo del *Génois*. Ma i rapporti dei palombari erano di giorno in giorno più allarmanti: metà della chiglia era saltata, e il fasciame teneva solo per qualche chiodo consumato: c’era il rischio che affondasse durante le operazioni per abbatterlo in carena. A Genova non c’era altro modo di ripararlo, non essendoci né bacino di raddobbo né cala d’alaggio per farvi salire il battello.

Toccò proprio a Tupinier, ultimo arrivato, dirigere in novembre la rischiosa operazione. Per prevenire l'affondamento, fece passare 12 forti funi intrecciate su tutta la lunghezza del bastimento e lo fece portare in un punto in cui il fondale era tappezzato di terra molle, in modo che in caso di affondamento almeno non si sarebbe spezzato. Il bastimento fu collocato su questo letto, lavorando prima su un fianco e poi sull'altro: i danni erano gravissimi e carpentieri, trapanatori e calafati riuscirono solo a tamponare le avarie per consentirgli di arrivare a Tolone. Nondimeno Tupinier incassò gli elogi di Pestel e Tirol, e Lescallier, come abbiamo accennato, si attribuì il merito di aver salvato il vascello. Le crociere inglesi e la difficoltà di completare l'equipaggio ritardarono l'uscita di dieci mesi. Portato al Molo Nuovo per fornirlo delle alberature l'11 giugno 1806, il *Génois* arrivò a Tolone, il 23 settembre, quasi a rimorchio, imbarcando 4 piedi d'acqua ogni ventiquattrore, roso dai vermi, coi bordaggi mal fatti e con due pezzi di chiglia, parte del dritto e parecchi pezzi principali da sostituire, tanto da dover restare nove settimane nel bacino. E in ogni caso il raddobbo limitò poi le prestazioni nautiche del bastimento. (V. F. Brun, *Guerres maritimes de la France*, 1861, II, p. 450).

Le altre unità costruite a Genova

Nel cantiere della Foce, sotto la direzione di Pestel e poi di Boucher, furono in seguito impostati altri cinque vascelli da 74, di cui solo tre varati (tutti col più affidabile metodo locale). Il secondo fu *Le Breslau*, impostato nel 1806 col nome di *Le Superbe*. Nonostante le cure della campagna in Polonia, Napoleone trovava il tempo di sollecitare il completamento del vascello (4 e 6 gennaio 1807 da Varsavia; 21 maggio da Finkelstein; 4 luglio da Tilsit) e di aggiungere altra carne al fuoco (il 6 ottobre, da Fontainebleau, voleva in cantiere 2 fregate a Genova e 2 a Tolone; il 6 novembre voleva un rapporto sul porto di Savona, forse adatto per un altro cantiere; il 9 febbraio 1808, da Parigi, ordinava di costruire 8 gabarre da 800 tonnellate e 12 da 450 in tutti i cantieri da Marsiglia alla Spezia, senza dimenticare Sestri, Chiavari, San Remo e Porto Maurizio, in modo da dare lavoro nei porti e avere 20 buoni bastimenti da trasporto nel Mediterraneo). Continuò a tempestare pure dopo il varo del *Breslau*, avvenuto il 3 maggio 1808: quando sarebbe arrivato a Tolone? (16 maggio, al principe Borghese).

Era ancora nulla, rispetto ai patemi procurati dall'*Agamemnon*, terzo vascello impostato nel 1809 sullo stesso scalo dei primi due. Completati appena i 4 ventiquattresimi del vascello, i lavori furono infatti interrotti dalla bancarotta della ditta costruttrice e dalla mancanza di fondi per proseguire la costruzione (occorreva ancora 970.000 franchi), senza che nessuno avesse il coraggio di dirlo all'imperatore. Già il 15 maggio 1810 chiedeva notizie. Il 16 luglio lo voleva entro otto mesi, insieme a 4 trasporti da 800 tonnellate da mettere in cantiere a Genova e a Livorno, sempre considerando le ricadute occupazionali. Il 18 settembre scriveva a Decrès di dare ordini al principe Borghese affinché il vascello fosse varato entro aprile. Il 4 ottobre gli rivelava in tono ammonitorio

di aver “pris des informations” e di aver così appreso la storia della bancarotta, e che non c’era alcuna speranza di risanamento dell’impresa. Un infortunio che faceva ancora più rabbia considerando che a Genova c’era una gran quantità di legno curvo e che la causa dei ritardi era in genere proprio la mancanza di quel semilavorato. Chiese perciò al ministro di studiare la risoluzione del contratto, “en traitant bien l’entrepreneur et en achetant ses bois”. In attesa di completare il vascello furono messe in cantiere tre fregate a Genova e una a Livorno. Il 10 marzo 1811 l’imperatore scrisse al ministro che ne voleva il doppio entro due anni, e così pure altri due vascelli.

Miracolosamente fu in parte accontentato. L’*Agamemnon* fu finalmente varato il 23 febbraio 1812 e seguito dal *Le Scipion* (il 5 settembre 1813). I vascelli *Le Brillant*, da 74 e *Le Formidable* da 80, impostati nel 1813 e 1814 sugli scali dei due precedenti, furono presi dagli inglesi dopo la capitolazione di Genova (18 aprile 1814) e incorporati nella Royal Navy coi nomi di *Genoa* e *Formidable*. Il primo, essendo ormai quasi pronto, fu completato da costruttori genovesi per conto del governo inglese e varato il 27 giugno 1814. Combatté a Navarino e fu posto in disarmo nel 1828. L’altro fu portato in Inghilterra come scafo, trasformato in vascello da 84 classe *Canopus*, varato al Chatham Dockyard il 19 maggio 1825, trasformato in unità scuola nel 1869 e venduto nel 1906.

Oltre alla *Pomone* e all’*Incorruptible*, furono varate a Genova altre quattro fregate: *La Danaé* (18 agosto 1807), *La Médée* (1810), *La Galatée* (3 maggio 1812) e *La Dryade* (31 ottobre 1812). Il 13 aprile 1814 la *Dryade* fu incaricata di recarsi a Saint Tropez dove avrebbe dovuto imbarcare Napoleone per portarlo all’Elba, ma fu preceduta dagli inglesi al Fréjus. Due brick-carré da 16 tipo *Abeille* (350 t, 32x8,7x3,5, 84 uomini, XIV-24 e II-8), *Le Mercure* e *L’Adonis*, cominciati nell’aprile 1805, furono varati il 17 luglio e il 18 agosto 1806 (percorrendo 200 piedi fino al mare in un minuto e 20 secondi). Dopo la resa gli inglesi s’impadronirono delle corvette da 18 *Le Coureur* e *Le Sphinx*, e da 16 *Le Renard* e *L’Endymion*, che il 25 giugno salparono per l’Inghilterra. A Genova furono varate pure, nel 1808, le golette da 16 *La Biche* e *La Levrette*, nonché il brick *La Réunion*. Quest’ultimo, acquistato nel 1817 da un cittadino greco-ottomano, noleggiato da Israel e Avraham Gervasi di Marsiglia e affondato con perdita del carico, fu oggetto di una massima di diritto marittimo in tema di assicurazioni e nazionalità dei bastimenti (*Jurisprudence générale*, 28 janvier 1822). Il 16 luglio 1808, da Baiona, Napoleone aveva scritto a Decrès di mandare a Genova il disegno di una “mosca”, piccolo battello per il trasporto della posta e di piccoli carichi: non risulta però che ne siano state costruite.

Lo studio dell’ingegner Condère (23 novembre 1811)

Oltre che dalle difficoltà tecniche e da quelle logistiche accresciute dalle continue crociere nemiche, il programma di costruzioni navali a Genova fu rallentato anche dal progetto napoleonico di spostare il cantiere e la base navale

ligure da Genova alla Spezia (v. infra). Fu solo nel 1811, dopo aver rinunciato alla Spezia, che Napoleone fece progettare un potenziamento dei cantieri genovesi. Lo studio preliminare fu firmato il 23 novembre 1811 dall'ingegnere capo dei ponti e strade Condère, distaccato presso la direzione dei lavori di marina a Genova. Teoricamente il posto più adatto per costruire 4 scali, due per vascelli e due per fregate, sarebbe stata l'area immediatamente accanto alla darsena di Ponente, in modo da poter varare i vascelli attraverso la bocca allargata dell'arsenale e anche con tempo cattivo. Lo spazio era però occupato da 177 lussuosi palazzi e giardini sulla destra di via della Marina e di via Balbi, per un valore di 2,8 milioni di franchi, senza contare altri 80.000 di 134 botteghe, nonché la demolizione di varie chiese e di metà dei palazzi Balbi e Durazzo e la perdita degli stabilimenti di marina fiancheggianti le due darsene. Inoltre il terreno presentava forti dislivelli e non c'era spazio sufficiente per lo sbarco dei materiali da costruzione. In alternativa, era però possibile recuperare spazio dalla parte del mare, chiudendo l'Ansa di San Tommaso con una diga di 185x8 m e una scogliera artificiale. Si recuperava così una superficie di 2,4 ettari aumentabile di altri 6.000 m arretrando il muro di chiusura fin dietro una trentina di case di modesto valore parallele alla strada. Il costo degli espropri era valutato pur sempre a 450.000 franchi, e incideva per quasi la metà sul costo dell'intero progetto, che arrivava a 1,1 milioni con la diga (118.152), il rinterro dell'ansa (128.025), la nuova cinta (104.820), gli scali (120.000), le spese per la direzione lavori (94.725) e altre voci. Approvato da Napoleone il 2 aprile 1813, il progetto non ebbe ovviamente esecuzione.



D. I porti di Genova e La Spezia

Il rapporto Rosily-Mesros sul porto di Genova (25 maggio 1804)

Nel citato rapporto del 25 maggio 1804, il viceammiraglio de Rosily-Mesros evidenziò i pregi logistici del porto di Genova, abbondante di forge, forni, magazzini, laboratori contigui alle due darsene, chiusi dalla stessa cinta muraria e senza la minima comunicazione con l'abitato. Il lazzeretto, assai esteso, poteva ospitare una corderia, una caserma e un villaggio isolato per le famiglie degli operai. L'ormeggio dei vascelli e delle fregate era possibile solo al Molo Nuovo, costruito nel 1638 e unito al Faro nel 1661, ma troppo esposto ai venti. Occorreva perciò riattare il Molo Vecchio, dove era più facile scavare, allungandolo per 100/125 tese nella rada, in modo da coprire i vascelli dai venti e dai marosi di SO, e costruendo all'estremità una batteria per la protezione militare. Oltre ai lavori per il cantiere e il nuovo ormeggio, l'armamento di 6 vascelli e 4 fregate richiedeva la costruzione di un arsenale, di una corderia e di una caserma, da collocare nell'area del Lazzeretto.

Lo studio di Prony e Sganzin sulla protezione dalle mareggiate

Uno studio sul porto di Genova fu elaborato il 26 dicembre 1805 pure da due grossi calibri del corpo degli ingegneri dei ponti e strade, il direttore della scuola Gaspard Riche de Prony (1755-1839) e l'ispettore del corpo Joseph Mathieu Sganzin (1750-1837), nel quadro di una missione in Italia commissionata con decreto del 3 luglio 1805. A loro avviso il porto era ottimo al tempo delle galere, quando bastava un pescaggio di 3 metri, ma era obsoleto. Quanto alla particolare violenza delle mareggiate provocate dal libeccio, dipendeva secondo loro dallo spazio troppo largo tra i due moli (700 m). Suggerivano perciò il prolungamento dell'Ansa di San Tommaso, in modo da offrire alle onde una superficie più vasta dove infrangere la forza e aumentare il movimento generale del porto.

La delusione per il porto di Genova

Ispezionando personalmente il porto e i cantieri di Genova, Napoleone si rese conto che l'ottimismo di Rosily-Mesros non era giustificato, ma volle ancora illudersi che fosse colpa della cattiva esecuzione dei riattamenti. Il 1° luglio 1805 scrisse infatti a Decrès di essere insoddisfatto dei lavori alla darsena e dei progetti presentati e che l'ingegnere non era all'altezza, ordinandogli di spedire a Genova per un paio di settimane quello di Cherbourg. Più esplicito fu il giudizio di Tupinier al suo arrivo a Genova: nelle memorie ricordò la sua delusione di trovare un porto "bien mesquin

pour avoir appartenu à une république dont la marine avait joui jadis de quelque célébrité". Ma i giudizi degl'ingegneri incaricati dei lavori erano ancora più drastici. Già nel 1806 la *Gazzetta di Genova* riferiva l'opinione corrente che il porto, nel suo stato attuale, non era qualificato per essere una base militare, perché le darsene non erano abbastanza profonde, spaziose e larghe all'entrata per consentire l'accesso delle navi da guerra, e che, malgrado tutti gli sforzi dell'arte, non avrebbe mai potuto essere adattato.

Sempre nel 1806 l'ingegnere in capo del dipartimento riferiva al prefetto che il porto era compromesso pure come semplice scalo mercantile. Gli scarichi fognari del porto erano quasi pieni e i liquami rifluivano allagando magazzini e cantine della città bassa, e presto l'avrebbero ridotta una palude infetta, mentre l'acqua potabile non arrivava ai quartieri alti e alle caserme S. Ignazio e Cappuccini costringendo a faticose corvées. Il Molo Nuovo, considerevolmente rovinato da due tempeste, non aveva potuto essere riparato per mancanza di fondi e faceva temere di essere tagliato in due alla prossima mareggiata. Da dieci anni non si facevano più lavori al porto e non c'erano pontoni, cordami, bette né alcuno degli utensili necessari, e il costo delle riparazioni più indispensabili e urgenti triplicava di anno in anno.

Il 5 luglio 1806 Napoleone ordinò di separare le attività militari e commerciali del porto, spostando il porto franco dietro il Molo, vicino alla Lanterna, e riservando il porto vecchio alla marina da guerra. Si fecero però solo studi preliminari, come la carta delle profondità del porto rilevata nel 1807 dall'ingegnere in capo dei ponti e strade Christophe Antoine Desfougères (1758-1839), mentre lo stanziamento annuale per la riparazione dei due moli e del muro di cinta verso il mare rimase irrisorio [appena 10.000 franchi, come si ricava da una lettera di Napoleone del 13 marzo 1809].

In realtà già nel rapporto dell'11 aprile 1806, riassumendo le opinioni dei tecnici, il prefetto marittimo aveva affermato "avec franchise" che il porto di Genova non era adatto a formare un porto militare: "la nature - scriveva Lescallier - ne l'a pas destiné à cette fonction, et l'art y ferait de grands efforts et d'énormes dépenses pour n'atteindre ce but qu'imparfaitement". Non era dunque a Genova, ma a La Spezia, che secondo il prefetto si potevano costruire, raddobbare e armare vascelli di grandi dimensioni.

L'entusiasmo per La Spezia

Al momento dell'annessione, le uniche piazzeforti liguri considerate importanti erano Genova, Savona e Gavi. La Spezia era solo un piccolo borgo di 4.000 abitanti, neppure degno di un viceprefetto. Non mancavano però segni di interesse militare per la sua rada: il 27 giugno 1805 Napoleone aveva incaricato il generale topografo Bertrand di rilevare il tracciato del

forte di Bardi e dei 4 o 5 fortini delle gole sopra Genova e presentare due memorie sulla situazione della Spezia, sui collegamenti con Parma e sui passi degli Appennini. Il rapporto sulla ricognizione topografia dall'Isola di Palmaria al castello di Lerici, con i dati rilevanti per la difesa costiera (profondità della costa in rapporto al tiro dei vascelli e campo di tiro dei forti e batterie) è datato 27 agosto.

Come abbiamo detto, nell'aprile 1806 il prefetto marittimo suggerì di impiantare l'arsenale dei vascelli alla Spezia, i cui vantaggi militari furono messi in luce dal capitano del genio Etienne Delmas. Nel suo rapporto ricordava i precedenti dei vascelli spagnoli da 80 (*Santa Adelaide* e *Santa Rosa*) varati alla Spezia, sia pure a fatica, nel 1693 e nel 1707 e sosteneva che le anse delle Grazie, del Varignano e di Panigaglia potevano ospitare cantieri per unità di primo rango. Sempre nel 1806 iniziarono i lavori per riattare l'ex-convento di Sant'Agostino a caserma per 300 uomini, e il direttore del genio della 28^e DM, colonnello Pierre Hyacinthe Boucher de Morlaincourt (1783-1852) fu incaricato di studiare le fortificazioni. Il suo rapporto, del 1807, calcolava però un fabbisogno di oltre 4 milioni di franchi, 4.640 uomini e 277 pezzi, di cui 2,9, 2.960 e 140 per le difese a terra lungo le alture e il resto per le difese a mare, con un minimo di mezzo milione per le opere essenziali e di altri 200 mila franchi per gli edifici.

Gli angusti caveat dei ragionieri non reggevano però, presso l'imperatore, ai grandiosi scenari geopolitici. Con l'annessione della Toscana, scoccò quindi il momento magico della Spezia, posta ora al centro del litorale ligure e tirrenico sotto sovranità francese; non solo in grado, come Genova, di formare sistema con la piazza di Alessandria, ma pure di sostenere Piacenza e Livorno. Divenuta territorio francese, la Toscana assicurava infatti una fascia di sicurezza sufficiente a stabilire alla Spezia il perno meridionale del nuovo sistema strategico francese, e il terzo polo, con Anversa e Cherbourg, dell'intero sistema navale dell'Impero (in cui le tre basi erano classificate come "arsenaux et places de dépôt").

Il decreto e le lettere dell'11 maggio 1808

La decisione fu presa a Baiona, l'11 maggio 1808, ed è testimoniata da un decreto e da due lettere, di tono paradossalmente contraddittorio, spedite al ministro della marina e al governatore generale dei dipartimenti d'Oltralpe. Il decreto specializzava il sistema portuale ligure, assegnando a Genova la funzione di emporio commerciale come Marsiglia e a Savona quella di porto commerciale di transito; Vado (protetto da una poderosa batteria) diveniva porto di rifugio dei convogli e La Spezia (equiparato a Lorient) arsenale di costruzione, raddobbo e armamento dei vascelli. Il ministro della marina era incaricato di presentare il progetto per l'arsenale e quello della guerra di presentare il progetto per le fortificazioni e far eseguire il rilievo topografico

del Golfo, stabilendo inoltre nella piazza un comando d'armi di 2a classe e sottodirezioni d'artiglieria e del genio

A Decrès Napoleone scriveva di aver deciso di trasferire tutti gli enti militari marittimi alla Spezia, e di essere stato fino ad allora "retenu" solo dall'incertezza circa la sorte della Toscana, la cui annessione assicurava ora alla Spezia non solo un sufficiente spazio di frenaggio in caso di attacco terrestre da Sud, ma anche un sicuro afflusso del materiale occorrente per l'impianto di un cantiere in grado di costruire 3 vascelli da 74 e 2 fregate alla volta. Con sbalorditiva sicurezza, scriveva al ministro di cominciare la costruzione del primo vascello addirittura prima del 1° luglio! Gli avevano detto che i forti erano in ottimo stato, che c'era spazio abbondante dove mettere le cale e un bellissimo lazzaretto convertibile in arsenale con poca spesa.

Contemporaneamente, però, scriveva al principe Borghese si spedire alla Spezia il suo miglior ingegnere e i migliori consulenti di Lescallier per appurare proprio quelle circostanze che l'imperatore dava per presupposte nel decreto e nella lettera a Decrès! L'aria era salubre? C'era abbastanza acqua dolce per rifornire una squadra navale? Il Lazzaretto era idoneo come sede dell'arsenale? C'erano posti adatti per le cale? Quanto sarebbero venute a costare? E le fortificazioni?

Lettere, decreti e rapporti dal 24 maggio al 10 giugno 1808

Nel rapporto al senato del 24 maggio sull'incorporazione della Toscana, il ministro di stato Regnaud de Saint Jean d'Angély sostenne che il potere marittimo francese nel Mediterraneo, da ultimo dimostrato da Ganteaume col rifornimento di Corfù, era stato fortemente accresciuto dalla "riunione" di Genova, e che quella della Toscana avrebbe dato altri bravi marinai alla flotta e consentito di fare della Spezia "la seconde Toulon de la Méditerranée". Ormai destinato altrove, Lescallier provò a riportare i piedi per terra; in una nota del 25 maggio sottolineò che il progetto dell'arsenale richiedeva tempo e che bisognava intanto spedire alla Spezia un ingegnere dei ponti e strade a riconoscere i terreni da espropriare.

Ma lo stesso 25 maggio partivano da Baiona altre febbrili disposizioni ai ministri degli esteri, degli interni e della guerra. Champagny doveva concordare con Aldini, il rappresentante italiano a Parigi, le modifiche di territorio necessarie per ampliare l'entroterra della Spezia e creare corridoi sotto diretta sovranità francese: a Cretet spiegava di aver l'intenzione di fare della Spezia una seconda Tolone. Clarke doveva scegliere i punti essenziali da fortificare, tenendo conto che non c'erano i 20.000 franchi stimati necessari per restaurare l'intero perimetro. Cinque giorni dopo l'imperatore decretò il trasferimento della VII prefettura marittima da Genova alla

Spezia, non appena quest'ultima fosse stata allestita. Il decreto dettava inoltre il calendario dei lavori: entro il 1° agosto dovevano essere impostati un vascello, una fregata e due brick, e un altro vascello in ciascuno dei tre mesi successivi!

Le amministrazioni fecero del loro meglio per eseguire celermente gli ordini, almeno quelli che non implicavano impiego di fondi. Dordelin, il nuovo prefetto marittimo di cui abbiamo parlato nel precedente capitolo, arrivò subito, e il 29 maggio, mentre Napoleone scriveva a Decrès di farlo partire al più presto, era già impegnato nel sopralluogo della Spezia con una commissione composta dall'ingegnere capo dei ponti e strade di Genova (Roussigné), dal capo del genio marittimo (Pestel), dal capo militare (CF Chabert) e dal capo del parco d'artiglieria (Barbé), che decise all'unanimità di proporre una serie di opere nelle anse del Varignano, delle Grazie e di Panigaglia. Il loro rapporto fu pronto il 6 giugno.

La *Gazzetta di Genova* del 1° giugno dava già la feroce notizia che per disposizione dell'imperatore la marina militare sarebbe stata quanto prima trasferita alla Spezia e che Genova sarebbe rimasta esclusivamente porto mercantile, come Marsiglia.

Il 28 maggio e il 3 giugno Napoleone dispose il trasferimento alla Spezia di una delle due compagnie di cannonieri guardacoste della Capraia, della compagnia minatori dell'Elba e delle due di zappatori che erano ancora a Napoli (3a e 8a del 3e sapeurs). Altre disposizioni del 29 maggio e 2 giugno riguardavano l'esecuzione del decreto sul trasferimento della 7a prefettura marittima alla Spezia. Entro il 1° luglio dovevano essere trasferiti il capo militare, il guardamagazzino e vari ingegneri e commissari di marina lasciando a Genova solo uno di questi ultimi. Occorrevano inoltre uno scafo di vascello (preso a Tolone o Livorno) per sede dell'ammiragliato e qualche brick per la difesa del cabotaggio. Bisognava poi approvvigionare legname a Lucca, a Piombino e nei dipartimenti italiani del Crostolo e del Panaro, progettare un bacino, installare una macchina per alberare, una corderia e un magazzino, stabilire batterie nel Golfo e lungo la costa fino a Livorno.

Il 2 giugno seguirono altre lettere ai governatori d'Oltrelpe e della Toscana. Borghese doveva far ispezionare la Spezia dal comandante della 28e Division Montchoisy e dal direttore d'artiglieria per prendere nota delle batterie esistenti e di quelle necessarie, scegliere la soluzione più economica per i collegamenti con Parma e Piacenza, mettere dei presidi alle isole di Palmaria e del Tino. Il compito del generale Menou era di mandare da Livorno tutto il legname della Toscana: ne servivano almeno 100.000 piedi cubi. Inoltre doveva far ispezionare le coste da ufficiali del genio per vedere se occorrevo altre batterie per difendere il cabotaggio.

Il 10 giugno l'imperatore scrisse al ministro degli interni di ampliare il dipartimento degli Appennini unendovi Pontremoli e Fivizzano e a quello

della guerra di coordinarsi con la marina e le autorità locali per le fortificazioni, le batterie costiere e la costruzione di edifici militari creando una commissione mista composta da un ingegnere militare e uno dei ponti e strade e un amministratore della marina. Decretò inoltre il trasferimento alla marina del Lazzaretto del Varignano e del convento delle Grazie (per uso magazzino) e del Forte Santa Maria per l'artiglieria e il comando del porto, nonché la fortificazione dei punti culminanti dell'altura della Castellana e delle isole Palmaria e del Tino e l'erezione di una batteria sulla punta di Maralunga. Infine il 16 giugno Cretet scrisse a Chabrol incaricandolo di progettare addirittura una nuova città militare intitolata all'imperatore.

Il plan-relief del Golfo della Spezia

Nel rapporto del 23 luglio 1808 al ministro della marina l'ingegnere capo dei ponti e strade dell'Appennino, Gratien Le Père (1769-1826), lamentava lo stato pessimo della cartografia e considerava indispensabile, per lo sviluppo della città, il prosciugamento delle paludi della piana di Arcola e la costruzione di una strada provinciale tra Spezia e Porto Venere (iniziata già in agosto, fu collaudata nel dicembre 1812). Fu attivato pure il ministero della guerra, che ricevette il 18 agosto 1808 dal ministero degli interni alcuni recenti studi su memorie e disegni relativi alla città e al golfo della Spezia. Dopo averli esaminati, in settembre Napoleone richiese un plastico (plan-relief) in scala 1:1000 della parte del Golfo tra Portovenere e Lerici, con le quattro anse di Panigaglia, Grazie, Varignano e Castagna.

Per la formazione dei documenti topografici necessari agli artisti che dovevano eseguire il plastico, il ministro designò due ingegneri geografi, Vincent Pasquier e il torinese Giovanni Pietro Bagetti (1764-1831). Tuttavia il capo dei servizi topografici dell'Armée d'Italie, generale Nicolas Antoine Sanson (1756-1824), gli rispose che, essendo Pasquier impegnato nei rilievi tra Piave e Isonzo, mentre Bagetti non era in grado di compiere un lavoro di tale precisione, aveva ritenuto di incaricare gli ufficiali del genio che erano già sul posto, ossia la brigata topografica del capitano Pierre Antoine Clerc (1770-1843). Questa si avvale della nuova bussola con livella a bolla d'aria che consentiva di rilevare le curve di livello. Completato nel 1810 e presentato a Napoleone alle Tuileries, il plastico si trova ancora al musée des plan-reliefs presso l'Hôtel des Invalides.

I progetti di arsenale di Chabrol, Le Père e Wiotte

Benché le anse di Ponente, e in particolare quelle del Varignano e delle Grazie, fossero considerate adatte come cale di costruzione per vascelli, il problema era che offrivano poco spazio per gli edifici, essendo incassate tra ripide alture. Il progetto presentato nel luglio 1808 da Chabrol [in margine

a quello di costruire Napoléonville alla Castagna], proponeva di colmare parte delle Grazie con scavi delle alture retrostanti, e di concentrare qui la maggior parte dei capannoni e delle officine, usando il Lazzaretto per le direzioni d'artiglieria e viveri, la corderia e il magazzino generale). La spesa prevista (7.191.000 franchi) era però esorbitante. Poco realistico era pure il progetto presentato il 2 agosto dalla commissione nominata da Dordelin (presieduta da Le Père e composta da Pestel, Chabert, Delacour e Tagliafichi): prevedeva infatti l'esproprio di una superficie di 6.665 mq, di cui però meno della metà (3.133) edificabili. In settembre Decrès trasmise i due progetti all'imperatore, col parere di respingerli perché troppo costosi.

Un nuovo studio fu commissionato all'ingegnere dei ponti e strade Pierre Emmanuel Wiotte (1777 - 1837), giunto nel Golfo il 13 marzo 1809. I suoi lavori furono ritardati dalla rivalità tra le due burocrazie della marina e della guerra, restia a fargli prendere visione delle carte levate dalla brigata Clerc. Presentato in agosto, il suo progetto prevedeva alle Grazie sei scali di costruzione e due doppi bacini di carenaggio a ventaglio con magazzini, capannoni e officine lungo la riva e il resto ripartito tra Varignano (porto di servizio, parco legname, officine), Panigaglia (deposito d'artiglieria e polveriera), Fezzano (parco viveri) e Cadimare (ospedale di marina).

Il progetto richiedeva però numerose opere di difesa (forti staccati) e così il Consiglio dei lavori marittimi, convocato Wiotte a Parigi nel dicembre 1809, glielo fece modificare, concentrando gli insediamenti tra le Grazie e la Castagna, all'interno di un unico perimetro difensivo. Il progetto, presentato all'inizio del 1810, precedeva una spesa di 11,5 milioni di franchi, però con due varianti che la riducevano rispettivamente a 7,3 e a 6.87. In agosto il Consiglio scelse la seconda variante, che prevedeva di costruire gli scali alla punta di Santa Maria.

I progetti di fortificazione di Etienne Delmas e Francesco Pezzi

Oltre al progetto di città fortificata di Chabrol, nell'agosto 1808 ne furono elaborati altri due da Le Père e dal capitano del genio Etienne Delmas, già ADC di Borghese. Anche quest'ultimo, come Chabrol, collocava la nuova città alla punta della Castagna, includendovi pure l'arsenale. Le opere principali erano una caserma autodifensiva per 800 uomini, in funzione di cittadella, sull'altura della Castellana e altre tre minori (due più in basso con una batteria verso il Golfo, e una avanzata verso le montagne della Croce). Delmas proponeva pure un altro forte per 1.200 uomini, con due batterie, sul lato orientale del Golfo. Era proprio un libro dei sogni: a conti fatti ci sarebbero voluti più di 32 milioni, di cui 12 per l'arsenale, 17,7 per le fortificazioni adiacenti e 2,4 per il fortino orientale.

Se non altro più economico era il progetto del capobattaglione Francesco Pezzi [sottodirettore del genio alla Spezia, proveniente dal genio ligure], che si accontentava di un forte alla Palmaria e di 4 batterie di mortai pesanti (Maralunga, punta della Palmaria, Castagna e San Terenzo) per incrociare i fuochi coi forti di Santa Maria, di Santa Teresa e di Lerici. Pezzi propose inoltre modifiche alla caserma Sant'Agostino per renderla più salubre.

Nella seduta del 6 gennaio 1810 il consiglio d'amministrazione della guerra, presieduto da Napoleone, decise la costruzione di una dozzina di opere, in seguito aumentate dall'imperatore. In totale erano previsti;

- 6 nuovi forti [uno sul colmo e uno ai piedi della Castellana, due sui punti più elevati delle Isole di Palmaria e del Tino, uno a Pianello sopra Montale e uno sul Monte Saggio] più il restauro del forte di Santa Maria;
- 2 ridotte [sopra e sotto il Piano];
- 4 batterie a Maralunga [potenziando quella preesistente], alla Collina dei Cappuccini e 2 alla Palmaria [Marinella e Punta dei Marmi];
- 2 batterie a fior d'acqua alla Scola e all'Isola del Tino e altre nelle Riviere;
- 6 batterie nel Golfo [Bocca di Magra, Lerici, Santa Teresa e San Bartolomeo – queste ultime con due opere alle spalle – e due – San Pietro e San Francesco, con corpo di guardia e magazzino a polvere – a Porto Venere];
- 8 fortini dalla parte di Sarzana di cui uno sulla strada;

Redatti da Pezzi, i relativi progetti furono esaminati il 3 ottobre dal comitato centrale delle fortificazioni e inoltrati al ministro della guerra con proposte di modifica al tracciato del forte della Castellana, perno del sistema difensivo, e di quello della Palmaria. Nel giugno 1811 Pezzi progettò un cavaliere pentagonale da aggiungere alla Castellana, e nel gennaio 1812 la fortificazione della cresta montana di Portovenere [Muzzerone]. Tuttavia nel frattempo, come stiamo per dire, Napoleone aveva rinunciato al progetto della seconda Tolone tirrenica e pertanto pure i progetti di fortificazione in grande stile furono abbandonati. I lavori effettivamente eseguiti si limitarono alle fondamenta del Forte Napoleone sull'altura della Castellana, iniziate nella primavera del 1811, al restauro del forte di Santa Maria, iniziato nel 1812, e alla costruzione di 4 sole batterie (Lerici, Santa Teresa, Portovenere e Castagna).

La mesta rinuncia alla base navale della Spezia

Ancora il 2 marzo 1809 Napoleone chiedeva al ministro a che punto fosse il porto della Spezia e gli ordinava di estendere la linea dei semafori dalla Spezia a Livorno. Il 18 chiedeva notizie al direttore generale dei ponti e strade circa il progetto della strada Spezia-Parma previsto per l'ottobre precedente. In seguito la Spezia scompare dalla corrispondenza imperiale fino al 14 novembre 1811, quando, da Saint Cloud, Napoleone convenne con Decrès di rinunciare definitivamente al trasferimento delle costruzioni alla Spezia, sostenendo di non averlo decretato per “la beauté de la rade”,

ma per “le mauvais établissement” del cantiere di Genova, isolato ed esterno alle fortificazioni. Dal momento però che il ministro gli assicurava di poterlo trasferire nella darsena, conveniva restare a Genova, anzitutto per le maggiori facilitazioni offerte da una grande città, e poi per il vantaggio politico di non fare uno sgarbo alla popolazione. Era disposto a stanziare 2 milioni per il nuovo arsenale e per prolungare le dighe, ma in ogni caso il lazzeretto della Spezia doveva restare alla marina. La cosa più urgente, da realizzare entro settembre, era deviare gli scarichi fognari della città ai due lati del porto, per evitare le esalazioni estive. In definitiva la Spezia doveva attendere ancora a lungo prima di diventare la Tolone italiana. Con decreto del 3 marzo 1812 la VII prefettura marittima fu formalmente ristabilita a Genova: in compenso La Spezia, non avendo potuto sottrarre a Chiavari la prefettura degli Appennini, ebbe il premio di consolazione di essere elevata almeno a capoluogo di arrondissement, sede di un viceprefetto. *Partoriuntur montes, et nascitur ridiculus mus.*

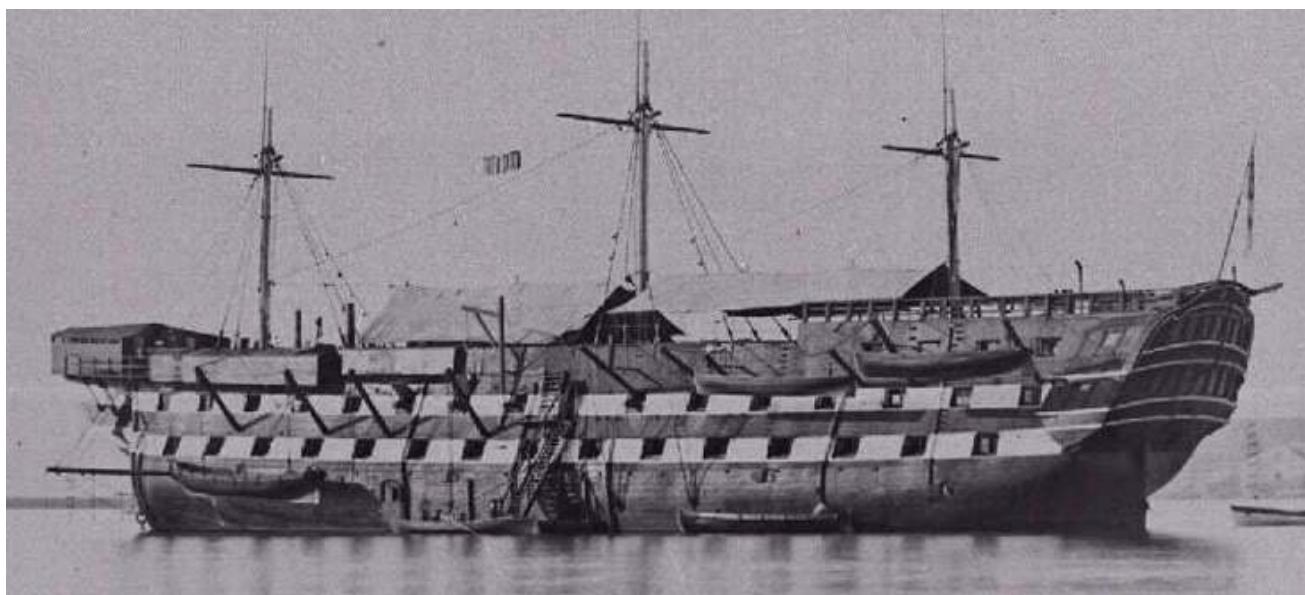


Foto del pontone HMS Canopus, ex-vascello francese de 80 Le Franklin, catturato ad Aboukir en 1798

<http://i193.photobucket.com/albums/z...x-Franklin.jpg>



L'Etat Major d'un Vaisseau. Maritime. Original steel engraving drawn by Morel-Fatio, engraved by Pardinel. 1841. Small repaired tear in the lower margin. Hand-coloured. 21x14cm. Mounted.
www.antique-prints.de/shop/catalog.php?lang=E...



Gaillard D'Arrière D'un Vaisseau De 74 P008873 Maritime. Original steel engraving engraved by Manceau after L. Garneray. 1837. Hand-coloured. 24x15cm. Mounted.
Gravure, Stich, Engraving, Marine,
www.antique-prints.de/shop/catalog.php?lang=E...

MARINAI E UFFICIALI

E. L'iscrizione marittima e i Battaglioni equipaggi

§. 1 L'iscrizione marittima

La legge ligure sull'iscrizione marittima (10 aprile 1804)

Già prima dell'annessione, il reclutamento dei marinai liguri per la marina francese fu regolato secondo il modello d'oltralpe dell'iscrizione marittima dalla legge ligure del 10 aprile 1804 “sulla classificazione della gente di mare, e sulla polizia della navigazione”, un cui “transunto” fu pubblicato dalla *Gazzetta Nazionale della Liguria* del 21 aprile. La legge, in 59 articoli, divideva il litorale della Repubblica in 11 circondari (Genova, Savona, Finale Marina, Alassio, Porto Maurizio, San Remo, Recco, Chiavari, Sestri Levante, Levante e La Spezia) la cui direzione era attribuita ai provveditori o vice provveditori residenti nel capoluogo col titolo di “commissari di marina” e avvalendosi dei cancellieri di sanità quali segretari. I circondari erano, a loro volta, divisi in sindacati corrispondenti ai cantoni. I sindaci, scelti tra i capitani più anziani del capoluogo, erano eletti dal magistrato di guerra e marina su proposta dei commissari. Questi ultimi erano incaricati della tenuta della matricola dei marinai, di un registro degli operai non naviganti che esercitavano una professione relativa alla marina e infine di un registro dei bastimenti del loro circondario, indicante specie, portata, proprietari e capitani. Dovevano trasmettere ogni bimestre al magistrato di guerra e marina gli stati sommari dei tre registri, spedire i ruoli d'equipaggio e vistare quelli rilasciati dai bastimenti e in generale vigilare sull'esecuzione delle leggi e degli ordini riguardanti la gente di mare e la polizia della navigazione. Le funzioni di commissario e di sindaco erano gratuite, salvi i diritti spettanti ai loro segretari per la spedizione degli atti, a tenore di tariffa da stabilirsi.

Tutti i marinai, pescatori e barcaioli dai 18 ai 50 anni erano tenuti nel termine di otto giorni a farsi iscrivere nella matricola, sotto pena di otto giorni di carcere. Per gli assenti l'obbligo incombeva al padre, alla madre o agl'incaricati dei loro interessi. Le municipalità e i parroci avevano l'obbligo di trasmettere ai sindaci le liste dei concittadini riconosciuti per marinai, e i proprietari di abitazioni o principali locatari di dichiarare ai sindaci i conviventi esercitanti un'arte marittima, sotto ammenda di lire 50 per ogni mancata dichiarazione. I marinai erano iscritti in quattro classi, cioè celibi, vedovi, ammogliati senza figli e padri di famiglia, e chiamati secondo l'ordine e la classificazione in occasione di leva di marinai e operai per i

bisogni della Patria disposta esclusivamente per decreto del magistrato supremo con indicazione del nome, specie e destinazione. I marinai destinati specialmente alla difesa della Patria erano esenti da qualunque altro servizio, con sospensione delle azioni civili nei loro confronti per tutto il tempo del loro servizio. Spettava loro un anticipo del salario alla partenza. I renitenti erano passibili di arresto e traduzione a loro spese, i fuggitivi erano dichiarati disertori. La diserzione all'interno del territorio era punita con un anno di carcere, con due quella all'estero, con tre se ricorreva l'aggravante di aver portato via l'anticipo del salario, con la galera a vita la diserzione al nemico, con la morte in caso di arresto colle armi alla mano contro la Patria o i suoi alleati, o di resistenza a mano armata contro l'autorità legittima, o di reclutamenti a favore del nemico. Il giudizio sui disertori e reclutatori spettava ai consigli di guerra e alle eventuali commissioni militari.

L'iscrizione marittima nel Dipartimento del Po (6 settembre 1804)

L'impossibilità di completare l'enorme numero di marinai richiesto alla Liguria spiega la decisione, alquanto singolare, di assoggettare all'iscrizione marittima francese pure il Dipartimento piemontese del Po, con capoluogo Torino. Anche qui l'esecuzione delle leve fu ostacolata dalla scarsa cooperazione delle amministrazioni civili. A seguito dei rapporti dei commissari francesi, il 6 settembre 1804 il ministro degli interni spedì precise istruzioni al prefetto del Po, ricordando che tutti i marinai ultradiciottenni con 18 mesi di navigazione o 2 anni di "piccola pesca", dovevano essere classificati nei ruoli dei marinai o degli operai, sotto pena di non poter continuare le loro attività. Si ammettevano pure volontari provenienti da altre professioni e novizi dai 15 ai 18 anni, questi ultimi però definitivamente solo dal 17° anno, mentre i ragazzi dai 10 ai 15 anni iscritti nel registro degli allievi marinai potevano abbandonare il servizio di marina prima del compimento del 18°. Gli uomini classificati legalmente per il servizio in marina erano dispensati per legge (del 3 brumaio anno IV, art. 7) da ogni altro servizio civile o militare: pertanto i commissari dei quartieri marittimi erano tenuti a richiamare presso i prefetti anche i coscritti e gli impiegati civili che avessero i requisiti per l'iscrizione marittima obbligatoria. In compenso, per evitare che quella volontaria fosse usata per sottrarsi alla leva di terra, i volontari e i buonavoglia non potevano arruolarsi in marina negli anni (dal 20° al 25°) in cui erano soggetti al sorteggio per l'esercito. Si raccomandava inoltre ai commissari di inviare subito in servizio attivo in marina i volontari che chiedevano l'iscrizione quando erano già prossimi al compimento del 20° anno, e di rifiutare assolutamente l'iscrizione di quelli che li avevano appena compiuti, salvo che non avessero almeno 10 mesi di navigazione. Alla leva forzata per la marina erano soggetti solo i marinai con almeno 18 mesi di navigazione.

Il reclutamento dei marinai dopo l'annessione alla Francia

Il 27 ottobre 1804, tre giorni dopo la ratifica del trattato di alleanza con la Francia, il senato prorogò a tempo indeterminato la legge sulla classificazione della gente di mare e autorizzò il doge a prorogare a suo giudizio il termine per l'iscrizione della gente di mare. In compenso il comandante della squadra di Tolone garantì che gli equipaggi delle navi liguri di passaggio nei porti della Provenza non sarebbero più stati soggetti a temporanee requisizioni da parte delle autorità locali.

Con l'annessione furono estese alla Liguria le norme francesi, e già il 28 giugno 1805, con decreto imperiale da Piacenza, si ammonirono i capitani mercantili e gli altri soggetti all'iscrizione marittima che il favoreggiamento della renitenza e della diserzione dei marinai era punito a tenore di legge con l'ammenda da 300 a 1.000 franchi e uno o due anni di reclusione a seconda del tempo di pace o di guerra. Uomo prudente, l'arcitesoriere Le Brun proibì la leva forzata a Genova, ma l'11 agosto Napoleone gli scrisse che era senza dubbio un modo per rendersi popolare, ma anche per nuocere al bene del servizio. E il 22 agosto chiari di non poter ammettere il principio dell'esenzione dello stato di Genova dalla coscrizione di terra, ma soltanto di ridurre il contingente in considerazione delle sue circostanze particolari. L'11 settembre Napoleone comunicò al viceré Eugenio di aver ordinato la leva di una compagnia di 100 marinai liguri per la marina italiana.

Un altro decreto da Austerlitz del 7 dicembre approvò l'estensione ai preposti e sindaci marittimi liguri del trattamento previsto per i francesi, nonché il raggruppamento dei 186 comuni marittimi della 28^a Division (su una costa di 56 leghe) in 30 stazioni o sindacati, a loro volta riuniti in 6 quartieri (Spezia, Chiavari, Genova, Savona, Porto Maurizio e San Remo). Il personale, con un costo annuo di 45.250 franchi, comprendeva;

- 6 sottocommissari di quartiere (francesi) a 2.400 franchi annui di stipendio più un'indennità d'alloggio e d'ufficio da 600 a 900;
- 2 commessi (principale a 1.800 franchi, ordinario a 1.500) a Genova;
- 6 preposti (a Rapallo, Sestri Levante, Levante, Finale, Diano e Loano) a 600 di paga, 150/200 di indennità d'alloggio e d'ufficio e 200 di supplemento per il tempo di guerra;
- 30 sindaci (7 a 500 e 23 a 400 franchi, più supplementi di 200 e 150 per il tempo di guerra).

Secondo le stime, il bacino di reclutamento era cospicuo: il commissario principale di marina scriveva il 25 agosto 1806 che nel solo circondario di Genova c'erano 6.000 requisibili tra marinai e maestranze. L'avversione dei genovesi al servizio nella marina francese restava però forte: i bollettini segreti di polizia del 16 luglio e 5 agosto 1806 riferivano che a Genova c'era agitazione per le voci di leve forzose per l'equipaggio del *Génois* e a Tolone il sospetto che i requisiti genovesi si fossero accordati con 100 marinai

siciliani arruolati a forza per evadere in massa. Napoleone ordinò di tenerli d'occhio, di disperderli tra varie unità e di evitare di farli stare a bordo tutti insieme. Malgrado ciò furono imbarcati sui vascelli altri 50 marinai di varie nazionalità presi su un corsaro inglese e 250 prigionieri portoghesi, tra cui molti anziani incapaci di servire a bordo. Il risultato fu che nel solo 1807 furono giudicati a Tolone 900 disertori, di cui 700 contumaci, e benché la pena della bolina fosse stata sostituita da quella della cala, che si pensava più temuta. Malgrado ciò il 12 agosto 1807 fu estesa alla marina l'amnistia promulgata per i disertori dell'esercito. Nel marzo 1808 la *Gazzetta* dava notizia della condanna di un medico, di un frate e di un sindaco marittimo per "scroccheria" (concussione) in materia di iscrizione marittima. Non era ancora abbastanza per incrinare l'enfasi politica: nel rapporto al senato del 24 maggio 1808 sull'incorporazione della Toscana, il ministro di stato Regnaud de Saint Jean d'Angély magnificava i molti liguri che servivano "parmi les bons marins de l'Escadre de Toulon". D'altra parte le autorità impararono presto che era controproducente prendere di petto la renitenza da parte di personale qualificato come marinai e operai di marina. Nel marzo 1810, dalle pagine della *Gazzetta*, il prefetto di Genova rassicurava i renitenti che in precedenza lavoravano negli arsenali di marina invitandoli a tornare al lavoro, promettendo una paga di 30, 37 e 40 centesimi al giorno a seconda della classe (1a, 2a, 3a), più un supplemento di 40 per tutti, e aggiungendo che si sarebbe adoperato per farli assegnare alle compagnie guardacoste.

§. 2. I Battaglioni equipaggi

La coscrizione di mare e i battaglioni equipaggi

Il sistema dell'iscrizione marittima, che limitava il servizio militare dei marinai e degli operai al solo periodo di effettivo armamento delle navi da guerra e variava di volta in volta la composizione degli equipaggi a seconda dei porti in cui avvenivano i vari armamenti, era troppo complicato e anche insufficiente per le crescenti esigenze della marina francese. Così a partire dal 1808 fu affiancato, e gradualmente sostituito, dal sistema più drastico della coscrizione di mare, che consentiva di formare equipaggi permanenti e accasermati, composti di personale mediamente più giovane, con spirito di corpo e maggiore disciplina, soggetti alle norme sulla diserzione previste dall'arrêté 19 vendemmiaio XII e con paghe nettamente inferiori a quelle accordate dalla legge 3 brumaio anno IV ai marinai e operai reclutati col sistema dell'iscrizione – circostanza che non mancò di creare forte risentimento tra i vecchi marinai destinati a formare il "fondo" dei nuovi equipaggi permanenti e favorire il fortissimo incremento delle diserzioni verificatosi negli anni successivi. Da notare che il nuovo sistema di

reclutamento non fu esteso alle marine napoletana e italiana, anche se quest'ultima formò, il 23 febbraio 1812, un battaglione di flottiglia reclutato con marinai distaccati e orfanelli o esposti di oltre 14 anni e destinato ad armare la Flottiglia della Laguna di Venezia.

Con decreto imperiale del 2 marzo 1808 furono creati 50 “Bataillons de la Marine impériale” su 4 compagnie di 120 uomini, reclutati di preferenza fra i coscritti dei cantoni marittimi, completati con leve tratte dall'iscrizione marittima, e inquadrati dagli stessi ufficiali di vascello, “S. M. [ayant] pensé qu'il était du plus grave inconvénient que ses capitaines et ses officiers de vaisseau fussent privés de l'avantage qu'ont les chefs des autres armes, de connaître d'avance et d'avoir exercé eux-mêmes ceux qu'ils doivent conduire aux dangers et à la gloire”. Il 7 aprile furono aggiunti pure i “Bataillons de Flotille”. In seguito, per evitare confusioni e accrescere la caratterizzazione navale delle nuove unità, furono riclassificate “Equipages de Haut-Bord” (uno per vascello o per due fregate) ed “Equipages de Flotille”. Ogni battaglione doveva avere 491 sottufficiali e comuni, di cui 369 imbarcati e 122 di deposito, più 150 coscritti (82 imbarcati e 68 a terra) nominati “apprendisti marinai”. Gli equipaggi erano dotati di aquile e di colori distintivi, armati e vestiti come soldati di fanteria, incluso lo scomodissimo shakò (rimpiazzato solo nel 1811, gradualmente, da un cappello rotondo con coccarda e ponpon distintivo). Il ministro affidò l'organizzazione dei battaglioni al generale d'artiglieria Jacques Jean Stanislas Combis (1752), morto però il 9 ottobre 1808.

Nel *Memoriale di Sant'Elena* Napoleone ricordava ancora le resistenze dei marinai a vestire l'uniforme, essere irreggimentati, fare addestramento formale. Un memorialista citato da Masson e Muraccioli, raccontò che la nuova organizzazione l'aveva “entièrement dégouté de la Marine militaire. Nous sommes payé comme les militaires, on nous fait des retenues pour linge, chaussures, qui emportent nos derniers appointements. Nous ne faisons plus rien que militairement, au point que nous oublions bientôt que nous sommes marins. En voulant restaurer sa Marine, notre Empereur lui a porté le dernier coup, car en voulant faire à la fois des marins et des soldats, il ne parviendra ni à l'une ni à l'autre”. Il nuovo sistema non piaceva neppure agli ufficiali di vascello, soprattutto dopo che una circolare del 7 maggio vietò di formare i battaglioni coi vecchi equipaggi. Il secondo in comando a Tolone, contrammiraglio Zacharie Jacques Théodore Allemand (1762-18), fece ostruzionismo con una serie di cavilli e i vascelli *Austerlitz*, *Donawerth* e *Ulm* furono armati ancora col vecchio sistema, perché gli ufficiali si rifiutarono di salpare coi battaglioni loro destinati (19°, 20° e 21°). Da notare che uno dei tre (il 21°) era in gran parte ligure, e gli altri includevano 400 marinai toscani imbarcati a Livorno sulle fregate *Penélope* e *Flore* e arrivati a Tolone l'8 luglio 1808. Altri sei equipaggi (1°, 2°, 3°, 5°, 6° e 7°) erano destinati a Livorno.

8° e 16°), con 3.182 uomini, furono trasferiti nel settembre 1809 a Tolone da Rochefort.

Il 13 luglio 1810, da Rambouillet, Napoleone ordinò la formazione di un battaglione di flottiglia di 1.600 uomini a Genova per 18 bastimenti leggeri incaricati di difendere la costa da Genova ad Ostia, e di altri due a Tolone, uno per la flottiglia costiera della Provenza e l'altro per le unità destinate ai trasporti di legname tra Livorno, Genova e la Corsica (riunite con decreto del 15 luglio in "Flottiglia da trasporto del Mediterraneo"). Con due diverse lettere del 16 luglio a Decrès Napoleone fece il punto della situazione sulle costruzioni e sui battaglioni equipaggi. Di questi ultimi ne esistevano solo 29 (con numerazione discontinua dal 1° al 40°) per navi d'alto bordo e 4 per le flottiglie. Per il Mediterraneo ne voleva 23 d'alto bordo (17 per altrettanti vascelli e 6 per 12 fregate) e 4 di flottiglia, elevati alla forza di 800 uomini. Il totale, con gli ufficiali e i sottufficiali, era di circa 24.000 uomini, ossia un terzo in più della forza presente: duemila potevano però essere tratti dall'artiglieria di marina, e 4.000 dalla Corsica e dai dipartimenti italiani. Il 29 settembre fu pure decretata una leva di 400 marinai illirici (di Trieste, Fiume, Zara e Ragusa) per la squadra del Mediterraneo.

Le leve di coscritti per la marina del 1811-1813

Per reclutare i battaglioni equipaggi si pensò di adottare un sistema già usato in Olanda, che era di sfruttare a fini militari l'assistenza all'infanzia abbandonata e ai figli dei marinai. Già nel marzo 1810 era pronto un progetto di senatoconsulto che prevedeva un totale di 40.000 ragazzi dai 16 ai 19 anni. Approvato il 13 ottobre, il senatoconsulto esentò dalla coscrizione di terra i cantoni litorali di 30 dipartimenti (inclusi i 4 liguri, cioè Alpi Marittime, Montenotte, Genova e Appennini, ma esclusi quelli toscani, romani e olandesi) e li riservò al reclutamento esclusivo della marina, dando facoltà al ministro della marina di levare fino a 10.000 uomini per ciascuna delle classi 1813-14-15 e 16. Con decreto imperiale del 10 febbraio 1811 "les 40,000 conscrits des cantons littoraux, mis à la disposition de notre ministre de la marine, sur le contingent des classes de 1811, 1812, 1813, 1814, 1815 et 1816, seront répartis à raison de 6.667 pour chacune des quatre premières années, et de 6.666 pour les deux autres". Secondo Domenico Guerrini, storico della coscrizione napoleonica, il decreto era illegale, perché sforava il limite di 120.000 uomini per la leva del 1811 (p. 139). I nuovi battaglioni di Tolone furono formati nel 1811 con 5.400 coscritti "apprendisti marinai" (1.800 della classe 1811 e altrettanti delle due classi successive chiamate in anticipo), 1.000 coscritti refrattari ripartiti in gruppi di 50 fra tutti i battaglioni (più altri 1.000 incorporati nel 2e RAM, che doveva fornire una compagnia di 120 cannonieri per ogni

equipaggio), 400 marinai illirici, 300 delle Isole Ionie e 435 olandesi e dei dipartimenti del Nord (questi ultimi poi congedati da Napoleone).

Un tentativo abortito di levare altri 400 marinai in Corsica (decreto 1° febbraio 1811) provocò un'ondata di diserzioni in Sardegna, da dove poi molti scrissero di essere disposti a tornare purché impiegati esclusivamente a bordo delle 10 unità minori di stazione nella loro isola. Il ministro finse di accettare solo per catturarli e spedirli poi a Tolone: ma i disertori corsi erano nati prima di lui e mangiarono la foglia, evitando di presentarsi. Nel 1812 si cercò di recuperarli col solito sistema del bastone e della carota, cioè con le colonne mobili e con l'esenzione dei padri di famiglia oltre 40 e poi 35 anni di età. Nessuno fu preso, ma circa 50 si presentarono spontaneamente a Marsiglia.

I contingenti liguri di "coscritti apprendisti marinai" (1811-1813)

Il contingente di mare della 28e Division era di 767 coscritti "apprendisti marinai" per ciascuna delle sei classi 1811-1816, pari a poco meno di un ottavo (11,5%) del totale. Ai dipartimenti di Montenotte e degli Appennini ne toccavano rispettivamente 246 e 211, a quello di Genova 310, pari al 2 per mille dei 157.093 abitanti (contro una media del 2,5 per mille negli 83 dipartimenti soggetti solo alla leva di terra del 1811). La quota della città di Genova (79.624) era di 154. Il resto era così ripartito fra gli altri sei cantoni marittimi: 23 Nervi (11.831), 32 Recco (16.476), 26 Rivarolo (13.389), 20 Sestri (10.419), 27 San Martino di Albaro (14.070) e 28 Voltri (14.290). I coscritti di mare di Ventimiglia, Bordighera, San Remo e Taggia erano inclusi nel contingente di 116 marinai (su un totale di 232 coscritti) imposto al piccolo dipartimento delle Alpi Marittime (Nizza). Il 24 luglio il viceré Eugenio chiese 600 marinai liguri e toscani per l'equipaggio del vascello *Le Mont Saint Bernard*, ma il 31 gli furono accordati solo 100 civitavecchiesi e 200 toscani, più 600 vecchi francesi, un terzo veterani per formare "il fondo" dell'equipaggio e due terzi coscritti del 1811 e 1812. Il contingente di mare ligure fu chiamato il 14 luglio, stabilendo il 10 settembre per la messa in attività e il 25 per la partenza. Secondo i bollettini di Savary, le leve di mare delle classi 1811-13 si svolsero regolarmente: sono citate le partenze da Savona per Tolone, "avec ordre et enthousiasme", del 18 aprile e del 25 e 26 settembre 1811. Il reclutamento fu ulteriormente esteso con decreto del 4 maggio 1812, che consentiva il trasferimento in marina di militari in servizio nei reggimenti di punizione. La *Gazzetta* del 23 settembre invitava i marinai e gli operai marittimi che desideravano arruolarsi in marina prima del compimento del 18° anno, a presentarsi all'ufficio d'iscrizione del proprio quartiere.

Per la leva del 1813, decretata da Napoleone il 24 agosto 1812, il contingente di Genova fu aumentato a 400 unità, più altre 8 di rimpiazzo di

coscritti del 1812 congedati all'arrivo ai corpi per ragioni di salute. Quello della città di Genova era di 202, così ripartito tra i sei quartieri: San Teodoro 12, San Vincenzo 22, Pré 38, Maddalena 38, Portoria 58 e Molo 34. Quelli degli altri cantoni erano Sestri 26, Nervi 31, Voltri 36, Rivarolo 37, Recco 45, S. Martino 31. La *Gazzetta* del 20 novembre avvisava che le ultime partenze erano previste per il 30, aggiungendo il 25 che i coscritti di mare erano già quasi tutti partiti e che la leva era stata un grande successo. Pubblicava anche i requisiti dei sostituti: essere soggetti alla leva di mare (anche se in un altro dipartimento), non avere più di 24 anni e avere almeno la stessa altezza del sostituito, e comunque non inferiore a m 1,542. Per la leva di mare del 1814, stabilita con decreto imperiale dell'11 febbraio 1813, al dipartimento fu imposto un contingente di 345 coscritti, di cui 170 della città e l'estrazione ebbe luogo dall'11 al 22 maggio 1813. In definitiva nel 1811-13 il solo dipartimento di Genova fornì 1.559 coscritti di mare (inclusi 98 ceduti dalle coscrizioni di terra del 1806 e 1809) e il resto dei cantoni marittimi liguri, incluso il circondario di San Remo, altri 2.698, per un totale di 4.257 (v. tabella). La coscrizione generò pure odi e rancori personali: il 15 aprile 1814, quando i contadini invasero Savona inneggiando agl'inglesi, devastarono la casa del commissario di marina Robin e tentarono di linciare il sindaco marittimo.

§. 3. Abusi e diserzione

I rapporti Thouvenot e Anglès sulla coscrizione marittima del 1811

Nel rapporto sulla coscrizione del 1811 [riassunto nel bollettino di polizia del 19 giugno], il colonnello Thouvenot, comandante la 28e légion de gendarmerie, scriveva che, come negli anni precedenti, aveva “donné lieu è de nombreuses fraudes; tout s'est vendu; beaucoup de conscrits appelés à Gênes pour faire partie des flotilles d'instruction ont été réformés à prix d'argent”. L'assenza del prefetto aveva facilitato gli abusi; il commissario principale di marina Fontana non aveva dimostrato collaborazione nel fornire i dati necessari per verificare gli atti d'iscrizione. Le diserzioni dalla riviera ligure sembravano collegate ad una presunta corrispondenza clandestina con Gibilterra e la Sardegna e tra le coste liguri; esisteva un sistema organizzato per istigare i marinai a disertare; gli inglesi, che da due mesi incrociavano a poca distanza dalla costa, mandavano a terra dei reclutatori (embaucheurs) che spandevano denaro e promesse: e ne n'erano certamente fra i marinai liguri tornati da Gibilterra raccontando di essere evasi dai pontoni nemici. Il sindaco marittimo di Nervi, sospettato di maneggi, taglieggiava i parenti dei giovani che aveva sottratto al servizio o fatto passare al nemico.

Il citato rapporto di Anglès sugli abusi nell'amministrazione marittima, del 5 settembre 1811, sosteneva che la causa prima della diserzione era l'elusione degli obblighi di leva da parte dei coscritti abbienti, ammessi come marinai e dopo qualche giorno di navigazione costiera rimandati a casa con certificati d'iscrizione marittima. In tal modo non restavano per la leva che marinai poveri i quali disertavano alla prima occasione.

La diserzione da Tolone e da Genova nel 1808-10

Già nel 1808 4 marinai italiani in servizio a Tolone avevano disertato sequestrando un battello per raggiungere una fregata inglese e un episodio analogo avvenne nel 1809. Nel 1810 disertarono con lo stesso sistema 8 marinai della cannoniera *La Flamme*, e numerosi altri del vascello *Borée* e delle fregate *Incorruptible* e *Pomone*, utilizzando addirittura i canotti delle loro unità. Il caso più clamoroso fu però, in luglio, quello di 21 marinai del *Génois*, che sul loro canotto imbarcarono pure numerosi disertori di altri vascelli e poi lo vendettero per 60 *gourdes* spagnoli al comandante del porto sardo di Carloforte. Tre di costoro furono poi arrestati in agosto a Tolone: forse perché non partiti oppure perché tornati clandestinamente beffandosi dei controlli. Severe disposizioni furono date per sorvegliare i canotti; i disertori, soprattutto "stranieri" e corsi, usarono allora le barche da pesca di tutta la Provenza, dalla Ciotat ad Antibes. Lo stesso però avveniva sulle due Riviere: sempre nel luglio 1810, a Finale, alcuni disertori rubarono una barca per raggiungere una nave inglese, che tuttavia li respinse consentendo poi la loro cattura. In luglio disertarono a Genova 8 marinai della goletta *La Sentinelle*. In ottobre, sempre a Genova, furono arrestati 11 marinai che avevano disertato con una scialuppa del brick *Adonis*: tra loro pure due recidivi, Languasco e Anguilla [divenuti corsari inglesi dopo la prima diserzione, catturati dal brick *Le Vengeur*, invece di venir processati erano stati mandati a servire sull'*Adonis*]. Non tutti però conoscevano il mare: tredici illirici, fuggiti il 13 marzo 1811 su una barca di Saint Raphaël, furono ripresi sei giorni dopo, morenti di fame, all'Isola di Levante. Cinque marinai genovesi, fuggiti in barca, furono presi a Piombino. "Tutti gli italiani, pure i genovesi" – scriveva Le Brun, storico della base di Tolone – dovevano essere considerati stranieri, "en raison de l'esprit qui les animait". Le dimensioni della diserzione erano così imponenti già nel 1811, che per ripianare le perdite furono mandati a Tolone perfino 32 "lascar" [marinai, soprattutto indiani, reclutati dagli inglesi a Est del Capo di Buona Speranza], condotti da Batavia. La leva di mare aveva effetti controproducenti: nel 1810 gli operai dell'arsenale di Genova chiamati alla leva fecero renitenza in massa. Per convincerli a tornare al lavoro, la *Gazzetta* garantiva che avrebbero conservato i loro salari di 30, 33 e 40 centesimi al giorno a seconda delle classi, più un supplemento di altri 40 per il caro vita, e che il

prefetto sperava inoltre di poterli fare ammettere tutti nelle compagnie guardacoste.

La diserzione nel 1811-13

I bollettini di polizia registrano una forte impennata della diserzione marittima a partire dal 1811. Il 25 marzo 4 marinai genovesi e un fiumano disertano alla Spezia dal brick *L'Adonis*, su un battello rubato in porto. In aprile 7 coscritti del Montenotte fuggono da Cogoleto sulla barca di un De Facio, padre di uno di loro, in seguito punito con l'invio di garnisaires. Da Tolone e dalla Spezia disertano gli operai militarizzati, lamentando ritardi nel soldo, mancata somministrazione degli effetti dovuti e dei soccorsi alle famiglie, maltrattamenti dei superiori. Il 6 giugno 7 genovesi disertano a Livorno dalla feluca *La Gazelle*, facendosi dare un canotto col pretesto di dover condurre a bordo delle signore. A fine giugno il capitano di un mercantile dichiara che 7 dei suoi uomini lo hanno piantato in Sardegna, dove 70 disertori della marina imperiale, dispensati dalla quarantena, servono con gl'inglesi. In luglio 16 disertori di San Remo, arrestati o costituiti, sono già rientrati a bordo delle loro navi, e a Montalto ne vengono arrestati 8 ragusei disertati a Tolone dai vascelli *Le Sceptre* e *Le Wagram* per fame e maltrattamenti. Ma il 21 luglio 9 liguri scappano col battello di dogana di Moneglia, insieme al marinaio incaricato di custodirlo.

Il record è ad agosto. A Genova, 18 marinai della *Pénélope*, quasi tutti bordolesi, dopo aver condotto a terra gli ufficiali della fregata, usano la scialuppa per fuggire in Sardegna. Sempre a Genova, la vigilia della San Napoleone, 2 marinai della fregata *La Medée* scappano con la scialuppa e col mozzo di guardia. La notte seguente il sindaco marittimo di San Francesco d'Albaro arresta 6 marinai in procinto d'imbarcarsi. Appreso in confessione da una donna di un progetto di fuga ordito da 32 marinai di Varazze, il parroco di Cogoleto induce la penitente a denunciarlo alla polizia. A Voltri il disertore Cavagnola viene brutalmente pestato dal brigadiere della gendarmeria di marina di Voltri, ex-agente di polizia: i testimoni smentiscono la versione ufficiale della resistenza all'arresto. La notte del 29 nove marinai disertano da Savona sulla barca di tal Grimaldo, portandosi appresso un novizio, un mozzo e la figlia diciottenne di padron Botaro.

Per arginare le diserzioni, nel bollettino del 5 settembre Savary propone di costringere tutti i padroni di natanti ad ancorarli presso un posto di dogana o di guardacoste, di armare i pescatori durante le uscite notturne e stabilire una vigilanza più attiva in tutti i servizi. Ma due giorni dopo padron Pedemonte di Nervi scappa sul suo peschereccio con tutta la famiglia e con parecchi disertori. In compenso vengono arrestati Cambiaso e Olcese, due "embaucheurs" che alimentano gli equipaggi inglesi coi disertori liguri; altri

due, Ghilini e Dodero, fuggono in Sardegna. Li ha denunciati Malatesta (1787), tornato dalla prigionia: ma non convince il suo racconto di essere evaso dai pontoni di Mahon e, arrivato in Sardegna, di aver finto di accettare l'impiego di embauteur offertogli dal console inglese a Cagliari per farsi riportare a casa dal nemico.

Le diserzioni cessano con la cattiva stagione, ma riprendono con la buona. Il 12 aprile 1812, a Sestri, disertano in 10 con la tartana di padron Muzio. L'11 luglio i doganieri di Albissola ne acciuffano 3 in procinto d'imbarcarsi con altri 7. Il giorno dopo 8 disertori dell'*Agamemnon* costringono un peschereccio di Bocca d'Asino a portarli a bordo di un brick inglese. Altri, fuggiti il 28 agosto da Genova, sono spinti dal vento litorale toscano, dove 4 vengono arrestati. In novembre avviene l'inverso, 6 elbani arrestati in una capanna dal sindaco e dai doganieri di Vernazza. Secondo un rapporto del direttore generale della polizia di Firenze la diserzione è provocata dalla paga irregolare, dai maltrattamenti degli ufficiali e dal timore di essere allontanati da casa, perché trasferiti dagli equipaggi di flottiglie a quelli d'alto bordo o addirittura dalla marina all'esercito. C'è poi l'incentivo di una paga più alta e di un trattamento migliore da parte degli inglesi.

Nell'estrema illusione di poter incentivare gli arruolamenti volontari con lo spauracchio di finire altrimenti in Germania, un decreto imperiale del 24 gennaio 1813 stabilì che gli iscritti nelle liste di mare che non fossero in servizio attivo in marina concorrevano al sorteggio della loro classe per l'esercito. Ma il decreto fruttò appena sei volontari, perché la stragrande maggioranza preferiva saggiamente correre l'alea del sorteggio piuttosto che impiccarsi con le proprie mani. Dai bollettini di Savary i casi di passaggio al nemico sembrano diminuire progressivamente nel 1813; il 9 maggio 7 disertano a Nervi con un battello da pesca, tre giorni dopo 8 dalla goletta *La Biche* con la scialuppa, altri 18 da una fregata, con l'aiuto di tre marinai di Rapallo e con due battelli di dogana presi disarmando i fazionieri, ancora 6 genovesi il 29 maggio a Livorno dal brick *Redbridge*, con la scialuppa di una polacca ragusea. Ma poi bisogna attendere il 3 agosto per un altro caso di diserzione (3 liguri e 3 stranieri) con la scialuppa del sindaco di Alassio. Il 18 agosto il commissario di polizia informa il collega di marina che lettere dalla Corsica suggeriscono ai marittimi liguri di farsi mandare nell'Isola, da dove possono facilmente fuggire in Sardegna. Tuttavia i bollettini successivi non menzionano più casi di fuga dalla costa, tranne, in novembre, quello di 2 inglesi prigionieri sulla loro nave nel porto di Genova.

In realtà il grosso delle diserzioni avviene ormai da Tolone: nel I quadrimestre del 1813, a fronte di un aumento di 100 marinai italiani presi su bastimenti nemici, il porto e la squadra persero 452 disertori, più 150 marinai di flottiglia trasferiti nel Battaglione pontonieri di Torino, 400 operai di marina trasferiti nei minatori, pontonieri e operai del genio ad Alessandria, Torino, Genova, Strasburgo e Auxonne, altri 380 nell'8°

battaglione operai della Grande Armée a Magonza e altri ancora a Genova, Livorno e Civitavecchia. Il 29 luglio il commissario generale di polizia a Genova denuncia che da Tolone i marinai genovesi scrivono a casa di essere maltrattati, malnutriti, senza paga. I disertori tornano a Genova: il 15 e 16 agosto ne vengono arrestati 2 disertati dal vascello *Melpomène* e 3 dal *Vélocé*. Si nascondono pure in montagna: a fine dicembre 5 massacrano di botte un ragazzo di Capo Rosso (Stura) che si è rifiutato di far loro da guida. In gennaio una pattuglia di gendarmi incontra a poca distanza da Genova una banda di 200 disertori di marina, che li circondano minacciandoli coi bastoni e li costringono a battere in ritirata. Da Tolone, in febbraio i marinai stranieri cominciano a disertare in massa, via mare o via terra, senza che nessuno potesse più fermarli.

§. 4. Equipaggi, guarnigioni, scuola pratica, forzati

I battaglioni d'alto bordo imbarcati sulle unità costruite a Genova

Dagli studi a carattere generale finora condotti sui battaglioni equipaggi non emergono indicazioni circa la provenienza territoriale del personale. Quelli destinati ai 4 vascelli e alle 6 fregate armati a Genova furono formati in epoche e con sistemi diversi (i primi coi vecchi equipaggi provenienti dall'iscrizione, gli altri non solo con coscritti ma in misura crescente con marinai requisiti a forza a bordo di mercantili di tutte le nazionalità). E' però da presumere che in gran parte liguri, almeno inizialmente, fossero almeno i due che tanto nel 1808 come nel 1813 figuravano a bordo dei vascelli costruiti a Genova, e cioè il 21° (mostre rosse e filettature rosa) sul *Génois* (capitano Montalan) e il 30° (verdi e bianche) sul *Breslau* (capitano Joseph Allemand). Probabilmente lo erano pure gli altri tre equipaggi presenti a Genova al momento della resa, e cioè il 68° sul vascello *L'Agamemnon* (capitano Jean Marie Letteiller) e il 67° e 86° sulle fregate *La Médée*, *La Galatée* (capitano Jean Baptiste Bonafoux Murat) e *La Dryade*. Marinai liguri sono inoltre testimoniati anche in due equipaggi di Tolone (20° d'alto bordo e 23° di flottiglia). Per *Le Scipion* era previsto l'89°, ma non potendo trovare altra gente a Genova, nel giugno 1813 il vascello fu armato dal 1° battaglione d'alto bordo (CF Picard), fatto venire da Bordeaux. Nel giugno 1813 Napoleone ordinava di inviare ad Amburgo un équipage de flotille di mille uomini, francesi e italiani.

Il 24e Equipage de Flotille

In massima parte liguri erano i sottufficiali e i marinai, e pure alcuni ufficiali, del 24° equipaggio di flottiglia, accasermato a Genova e costituito a seguito dell'ordine del 13 luglio 1810 [che stabiliva una forza di 1.600 uomini per 18 legni leggeri incaricati della difesa costiera nell'Alto e Medio Tirreno]. Un'*Instruction pour Messieurs les officiers faisant partie du 24eme équipage de Flotille*, fu stampata nel 1813 dall'Imprimerie de la Marine di Genova, su richiesta del disperato quartiermastro, "obligé à un travail très-long" a causa dello stato estremamente "défectueux, sous tous les rapports", dei "feuilles d'appel des 3e et 4e trimestre 1812" compilati dagli ufficiali di vascello, impreparati alle incombenze amministrative in uso nell'esercito. Nel 1813 il 24° inviò 700 uomini alla squadra di Tolone, ma disertarono "à frotte".

Le guarnigioni del 67e de ligne

Con decisione imperiale del 30 gennaio 1806 il 67e de ligne, di stanza a Genova, fu destinato a fornire le guarnigioni del *Génois* e della *Pomone*. Non risulta che la scelta del 67e, a preferenza degli altri corpi presenti a Genova, fosse influenzata dal fatto che derivava dall'antico Régiment La Marine: del resto quel che davvero distingueva il 67e era di avere una loggia massonica, *Les Vrais Amis de Napoléon*, riconosciuta nell'aprile 1805. Inizialmente guidata da militari [capobattaglione Raynaud, chirurgo aiutante maggiore Desbraches, maggiore Querilhac], intervenne nel contrasto tra le logge civili *La Fille de la Paix* (1802) e *Saint Napoléon* (1805) appoggiando la prima contro la seconda (retta dal commissario di marina Pouyer) e nel 1807 finì per trasformarsi essa stessa in loggia civile presieduta da un magistrato (il procuratore generale Challaye). Ufficialmente al 67e non furono mai assegnati coscritti d'Oltralpe, eppure nel 1806 contava un certo numero di liguri; e per le guarnigioni a bordo furono scelti proprio loro, probabilmente sul presupposto che fossero in grado di rinforzare lo scheletrico equipaggio. Informato che invece non erano di nessun aiuto e anzi incoraggiavano i marinai a disertare, il 24 agosto Napoleone rispose di sostituirli con vecchi francesi. Il 67e continuò tuttavia a fornire guarnigioni imbarcate, certamente 67 sulla fregata *Danaé* (17 novembre 1807) e sui brick *L'Abeille* e *L'Endymion* (24 gennaio 1809). Un bollettino di Fouché del 20 novembre 1809, circa le frequenti diserzioni nei battaglioni del 67e di stanza a Genova, potrebbe indicare che un "porto delle nebbie" desse maggiori occasioni di fuga, oppure che il reggimento continuasse di fatto a reclutare sul posto. Con decreto del 25 ottobre 1808 le guarnigioni dei vascelli furono riservate esclusivamente ai reggimenti francesi, i cui colonnelli svolgevano volentieri il servizio, considerandolo un modo di agguerrire la truppa e abituarla a non temere l'attraversamento di fiumi, e

perciò ruotavano frequentemente le compagnie distaccate. Ancora in una lettera del 7 marzo 1811, a Clarke, Napoleone ribadiva il divieto di destinare liguri, piemontesi o belgi alle guarnigioni dei vascelli, composte esclusivamente da vecchi francesi. Nel bollettino del 7 maggio Savary segnalava che i battaglioni del 67e diretti in Spagna avevano avuto 228 disertori tra Avignone e Perpignano. La polizia di Genova si occupò ancora del 67e perché una perquisizione effettuata il 30 gennaio 1812 a casa del sarto rinvenne drappi e tela provenienti dall'abbigliamento del reggimento.

La scuola pratica di allievi della marina per il commercio e lo stato

La *Gazzetta* dette notizia che il 10 agosto 1805 l'arcitesoriere imperiale Charles-François Le Brun (1739-1824), incaricato dell'organizzazione dei nuovi dipartimenti della 28e Division, aveva ricevuto 14 alunni della "scuola pratica di marina per il commercio e per lo stato" aperta all'Arsenale per ragazzi abbandonati o di famiglie in cattive acque, e che aveva scritto ai sottoprefetti sollecitando l'invio di altri allievi. La "scuola pratica di allievi della marina" fu formalmente istituita con decreto di Le Brun del 28 termidoro XIII (16 agosto 1805), e destinata all'istruzione gratuita dei figli di marina dell'impero. Erano previsti un ecclesiastico per "dirigere l'istruzione morale e cristiana", nonché maestri particolari e ufficiali di mare per "formarli alle conoscenze necessarie al loro stato". Per il finanziamento della scuola si faceva conto sulla "beneficienza dei privati", eventualmente integrata da fondi imperiali. In realtà la prefettura marittima di Tolone, drammaticamente a corto di personale, non consentì il decollo della scuola di Genova. I dipartimenti transalpini continuarono ad alimentare piuttosto le scuole di Tolone e di Brest, come dimostra ad esempio una circolare del prefetto di Torino del 25 marzo 1811 che invitava i genitori in grado di pagare la retta a iscrivere i figli almeno quindicenni nei due istituti. I corsi, triennali e completati con una crociera a bordo di una nave scuola, formavano sottufficiali e maestri della marina militare e ufficiali mercantili.

I forzati

Nel bagno penale esistevano in media, alla fine della Repubblica, circa 400 forzati, impiegati come manodopera generica negli stabilimenti della marina. La maggior parte era ospitata nella darsena, perché solo 70-80 potevano essere alloggiati nell'unico scafo di galera rimasto (e venduto infine all'asta il 26 ottobre 1804). Il 24 febbraio 1802 fu sventato un tentativo di evasione di 200 forzati dalla darsena: i dodici più colpevoli furono puniti con 25 bastonate al giorno per tre giorni e deferiti al consiglio di guerra. Il 21 maggio 1806 furono depositati nel bagno pure 250 galeotti napoletani, di cui 70 malati, appartenenti ad un convoglio di 600 destinato ai lavori stradali e di bonifica in Corsica. Il 28 il prefetto di Genova segnalava allarmato al ministro dell'interno di averli dovuti prendere a carico, perché il prefetto marittimo sosteneva che non erano

di sua competenza: e ancora il 17 luglio tornò a chiedere istruzioni. L'11 agosto vi fu un tentativo di evasione di 127 forzati napoletani tenuti senza catena. D'altra parte la casa di detenzione, situata nell'ex convento di San Domenico (resa ancor più malsana, umida e micidiale dai lavori in corso per il previsto riattamento dell'edificio a caserma), era talmente sovraffollata da aver reso necessario trasferire alcuni delinquenti nella prigione dei debitori a Malapaga, col risultato che vi si erano già verificati due tentativi d'evasione. Il bando del sottocommissario Chervet pubblicato dalla *Gazzetta* nell'ottobre 1807 includeva tra gli approvvigionamenti della marina berrettini di lana, scarpe, tela doppiere per camiciotti e pantaloni e tela di Piemonte per camicie dei forzati, calze di cotone, scarpe e cappelli per i guarda ciurme, panno blu, cappelli e stivali per i custodi. La fornitura per i forzati bandita il 10 maggio 1813 includeva cappotto, ghette, scarpe, veste con maniche, calzoni, camicia e berretto di colore bruno per i condannati alla palla e grigio per i condannati ai lavori pubblici. Nel marzo 1808 la *Gazzetta* dette notizia di un forzato ghigliottinato per omicidio, e nel febbraio 1809 di un premio di 200 franchi a una pattuglia della guardia nazionale di Albaro che, di manforte alla compagnia guarda ciurme, aveva catturato due forzati evasi. Nel bagno il tasso di mortalità era ovviamente maggiore della media: 27 morti in un anno, dall'ottobre 1808 al settembre 1809, 5 nei primi due trimestri e 9 e 8 negli altri due (primavera-estate). In quest'epoca c'erano 838 forzati a Genova, 638 alla Spezia e 4.432 a Tolone. Il 24 luglio 1811 otto forzati al lavoro in un cantiere esterno tentano la fuga, ma 7 sono subito riacciuffati con l'aiuto della popolazione. Nel giugno 1812 il direttore del bagno di Genova pregava di non mandargli altra gente, non sapendo più dove metterla. Il 14 scoppiò una rivolta al bagno della Spezia, stroncata dalla guardia con 3 morti e 10 feriti tra i forzati.







Vinkhuijzen Collection, NYPL. Image ID: 1607097 France, 1806



Vinkhuijzen Collection, NYPL. Image ID: 1237889 France, 1805



Vinkhuijzen Collection, NYPL. Image ID: 1639406 France, 1811



Vinkhuijzen Collection, NYPL. Image ID: 1607121 France, 1806



Image ID: 1607122 France, 1806

F. Gli equipaggi liguri in azione

L'Incorruptible a Cap Caxine (3 febbraio 1805)

Non avendo potuto condurre ricerche approfondite negli archivi francesi, non siamo in grado di dare un quadro completo circa la destinazione e l'impiego dei marinai e degli ufficiali reclutati dalla Marine Nationale in Liguria, Toscana e Lazio. Vi sono nondimeno molte conferme che gli equipaggi delle navi costruite nei porti italiani e delle flottiglie di Genova, Livorno e Civitavecchia erano in genere reclutati localmente.

Costruita a Genova e con equipaggio in maggioranza ligure, ma con capitano francese (Simon Billiet), la fregata *L'Incorruptible* (38) fu protagonista di uno dei pochi successi conseguiti dalla squadra di Tolone. Salpata il 18 gennaio 1805 con a bordo 300 soldati, ma perduto il contatto con la squadra a seguito di una tempesta, l'*Incorruptible* proseguì secondo le istruzioni, insieme all'*Hortense* (44), per lo Stretto di Gibilterra. Dopo alcuni giorni di vane ricerche, le due fregate fecero però vela su Tolone, e il 3 febbraio incontrarono sopra Cap Caxine (Algeri) un convoglio inglese di 35 mercantili proveniente da Malta. Affrontate dalle due unità di scorta, la corvetta *Arrow* (XXVIII-24 carronate e 132 uomini di equipaggio) e la bombardiera *Acheron* (VIII-24 e 67), al mattino del 4 le costrinsero alla resa dopo un breve combattimento (con 16 morti e 35 feriti dichiarati dagli inglesi e appena 1 e 5 francesi secondo il *Moniteur*). Le due fregate francesi catturarono pure l'unità maggiore del convoglio (il vascello *Duchess of Rutland*) e altri due mercantili. Le cronache navali inglesi non mancano di aggiungere che Billiet avrebbe maltrattato e derubato i prigionieri.

La crociera di Gerolamo Bonaparte ad Algeri (maggio-settembre 1805)

Tra i vantaggi dell'annessione alla Francia ci fu l'estensione alle navi liguri dell'immunità riconosciuta dalle potenze barbaresche alla bandiera francese. L'incarico di esigere il rispetto delle navi genovesi e italiane e di riportare a casa gli schiavi detenuti ad Algeri fu affidato da Napoleone al giovanissimo fratello Gerolamo (1784-1860), in segno di riconciliazione e di stima dopo il burrascoso annullamento del suo matrimonio americano e il suo ritorno dagli Stati Uniti. Lasciata la Guardia consolare a seguito del duello col fratello di Davout, Gerolamo era stato trasferito in marina, dove aveva raggiunto il grado di tenente di vascello. Volendo metterlo alla prova, durante l'incontro che ebbero ad Alessandria il 5 maggio 1805 Napoleone gli ordinò di recarsi a Genova ad ispezionare la Divisione navale e in particolare la fregata *Pomone* da 44 (capitano Charrier). Soddisfatto dell'impegno dimostrato da Gerolamo, il 18 maggio gli dette il comando di una squadra leggera composta dalla *Pomone* e dai brick *Endymion* e *Cyclope*, col rinforzo di 60 granatieri del

102e de ligne, con facoltà di completare gli equipaggi requisendo un quinto dei marinai francesi, corsi ed elbani dei mercantili in arrivo a Genova, e con l'ordine di andare a Tolone a imbarcare materiali d'armamento non disponibili a Genova (incluse carronate, che però non furono trovate) e poi di effettuare una crociera addestrativa, con una breve sosta a Bastia per imbarcare i coscritti e 100 buoni marinai e ritorno a Genova entro il 9 giugno, in modo da fargli trovare gli equipaggi al completo al momento della visita ufficiale prevista dopo l'annessione. Il 19 scrisse a Berthier di dire a Gerolamo di studiarsi bene le manovre del cannone, perché gli avrebbe fatto comandare l'esercitazione e l'avrebbe interrogato di fronte all'equipaggio, e non voleva rischiare che facesse brutta figura. Se era possibile senza esporsi troppo, avrebbe fatto impressione la cattura di qualche corsaro nemico: poteva perciò imbarcare pure una trentina dei buoni cannonieri genovesi. Il 26 maggio aggiunse alla divisione altre due fregate, *L'Uranie* e *L'Incorruptible*. E il 2 giugno promosse Gerolamo capitano di fregata. Tuttavia, ritenendo che il grado fosse troppo modesto per il compito affidatogli, di propria iniziativa Girolamo mise i gradi provvisori di capitano di vascello e promosse tenente l'insegna Chassériau, provocando una reprimenda del ministro e lo stizzito intervento di Napoleone, che il 16 giugno annullò entrambe le iniziative, giudicate “une innovation funeste” e “une légèreté sans exemple”. Il 22 scrisse direttamente a Girolamo dandogli istruzioni dettagliate sull'armamento e raccomandandogli di imbarcare le carronate e di verificare se la lentezza dell'*Uranie* dipendeva realmente dal peso eccessivo dei suoi cannoni spagnoli.

Il 5 luglio, da Genova, gli ordinò di approvvigionare la squadra di 3 fregate e 2 brick con tre mesi di viveri e d'acqua, prendere a Genova artiglieria di bronzo e carronate, spedire un corriere straordinario a Tolone per chiedere l'invio di cannonieri francesi al posto dei genovesi. Intanto gli dava 1 maresciallo e 15 artiglieri della guardia imperiale e 100 uomini del 20e de ligne. La sua missione era di rimpatriare tutti gli schiavi genovesi, italiani e francesi detenuti nei bagni di Algeri. Gli equipaggi doveva completarli imbarcando a Bastia 100 marinai con almeno sei o sette anni di navigazione. Passando per la Maddalena doveva raccogliere informazioni sulle forze inglesi ed eventualmente catturare corvette, brick e trasporti nemici, poi costeggiare la Sardegna senza avvicinarsi troppo a Cagliari e infine ancorare davanti ad Algeri e complimentare il *dey*, evitando però assolutamente di sbarcare e limitandosi a rimettere all'incaricato d'affari francese [Dubois Thionville] le istruzioni indirizzategli dall'imperatore.

Il 13 luglio Gerolamo scrisse però all'imperatore di aver sospeso la partenza avendo ricevuto notizia da Livorno che Algeri era stata attaccata dalle tribù dell'interno. Napoleone gli fece rispondere il 19 da Decrès, confermandogli l'ordine di partire al più presto. Il 26 Gerolamo comunicò al ministro che stava lavorando giorno e notte all'installazione delle carronate sulla *Pomone*, e che, non avendo potuto ottenere da Forfait il necessario complemento degli equipaggi, se lo sarebbe procurato mandando i due brick a requisire i marinai di tutte le navi mercantili che entravano in porto. Finalmente la divisione salpò la notte dal 7 all'8 agosto, ma un colpo di vento la costrinse a sostare all'Isola di

Hyères e poi a Tolone. Arrivato l'11, Gerolamo caricò le carronate delle altre due fregate e, scontento della scarsa velocità dei suoi due brick, ottenne come esploratore l'*Abeille* (capitano Eydoux), che salpò il 12, seguito il 14 dalla Divisione. Questa ancorò davanti Algeri il 16, due giorni dopo l'*Abeille*. Vinte le resistenze del dey, che voleva escludere dalla consegna gli schiavi presi ad Orano vent'anni prima mentre servivano sotto la bandiera spagnola, la Divisione ripartì il 20, con a bordo 231 schiavi liberati. Il viaggio di ritorno fu più lento: il 25 vi fu un allarme per l'avvistamento di una fregata a NE di Mahon, e il 31 la Divisione entrò nella rada di Genova. Le due settimane di quarantena furono utilizzate per preparare i festeggiamenti: il mattino del 14 settembre i forti fecero una salva di saluto e tutti i bastimenti fecero ala e salutarono con 21 salve di cannone la sfilata delle gondole dei capitani e dei due pontoni che riportavano gli ex-schiavi. Ad attenderli al Molo c'erano l'arcicancelliere e tutte le autorità civili e militari della 28ª Divisione. Dopo il *Te Deum* in duomo celebrato dall'arcivescovo, seguirono il pranzo delle autorità a palazzo e quello offerto agli ex-schiavi a bordo del *Génois*. La festa proseguì a sera con balli e illuminazione pubblica. Per decreto imperiale furono inoltre scarcerati da Malapaga 13 detenuti per debiti inferiori ai 300 franchi e dal bagno 43 condannati per diserzione.

Già il 10 settembre Decrès aveva richiesto indietro l'*Abeille*, necessario per difendere Portoferraio. Il 29 Napoleone destinò il fratello al comando del vascello *Vétéran* a Brest, e l'11 novembre lo promosse capitano di vascello. Nel gennaio 1806 la *Gazzetta di Genova* annunciava il riconoscimento dei bastimenti liguri come francesi da parte del bey di Tunisi. Stando alla *Gazzetta* in agosto tornarono altri schiavi liberati: 30 liguri, 4 svizzeri e 1 piemontese. Altri 74 schiavi napoletani liberati dagli algerini sbarcarono a Napoli il 2 novembre. Secondo la *Gazzetta*, però, ancora nell'autunno 1807 gli algerini continuavano a non rispettare i bastimenti genovesi e italiani, infischandosene della bandiera francese. Finalmente il 17 febbraio 1808 Napoleone decretò il sequestro dei bastimenti algerini e l'arresto dei sudditi del *dey* fino alla riconsegna dei genovesi e degli italiani detenuti nei bagni di Algeri. La rappresaglia fu efficace: il 30 marzo la prefettura marittima di Genova annunciava l'arrivo a Marsiglia di 51 genovesi liberati dal *dey*. Una nuova grana scoppiò a seguito del rifiuto degli algerini di liberare 6 marinai liguri e toscani catturati il 24 dicembre 1811 a bordo di una "nave nemica" (cioè non francese).

Gli italiani a Trafalgar (21 ottobre 1805)

Alla battaglia di Trafalgar presero parte 306 italiani, ma divisi esattamente a metà tra i due campi: 153 sulle navi francesi e 153 sulle inglesi! Tuttavia i liguri erano quasi tutti coi francesi (66 marinai e 2 fanti di marina, contro 3 marinai genovesi transfughi), e così pure i piemontesi (28 + 6 contro 2 marinai e 5 marines). All'opposto i napoletani erano in larga maggioranza con Nelson (32 marinai e 26 marines, di cui uno e uno caduti) contro 9 marinai napoletani e

1 fante pugliese con Villeneuve; e così pure i siciliani (12+10 contro 1 solo marinaio al servizio francese). La squadra francese contava inoltre 8 marinai elbani e 3 livornesi, contro 10 marinai e 2 marines livornesi al servizio britannico. Erano con Villeneuve pure 8 marinai veneziani, 6 lombardi e veneti, 2 anconetani (di cui uno caduto), 2 romani (di cui uno addetto ai viveri), 1 raguseo e 1 triestino; 1 fante milanese e infine 10 marinai e 1 fante definiti genericamente “italiani”. Nelson aveva 9 marinai veneziani (uno dei quali morto per ferite), 5 marinai (uno dei quali morto per ferite) e 2 marines lombardi, 4 e 2 sardi, 2 e 2 romani (uno dei quali, ferito a Trafalgar, era in servizio dall’8 maggio 1799), 1 e 1 triestini, 12 e 10 genericamente “italiani” e ancora 1 marinaio corfiota.

I giudizi negativi di Gerolamo e di Decrès sugli equipaggi liguri

Salpato da Brest il 14 dicembre 1805 con la Divisione Willaumez per incrociare nell’Atlantico del Sud e nei Caraibi, la notte del 31 luglio 1806 il vascello di Gerolamo si separò dalla squadra per cause imprecisate, facendo vela per l’Europa, bruciando strada facendo sei mercantili inglesi (10 agosto) e sfuggendo abilmente ad una fregata e due corvette nemiche incontrate presso la foce della Loira (26 agosto). Secondo de Laugier l’equipaggio del *Vétéran*, come pure quello della fregata *La Valereuse*, appartenente alla stessa Divisione, sarebbe stato composto in massima parte da genovesi. C’è tuttavia da dubitarne, anche per il giudizio che Gerolamo dava dei marinai liguri. Nel rapporto dell’11 agosto 1805 dalla rada di Tolone, scriveva all’imperatore che il breve viaggio da Genova gli aveva confermato la [cattiva] opinione che aveva dei suoi equipaggi, quasi completamente genovesi, e cioè che non erano in grado di eseguire prontamente la manovra perché non comprendevano il francese e d’altronde non erano abituati al servizio sulle navi da guerra. Un anno dopo il ministro si esprimeva in termini analoghi circa l’equipaggio del *Génois*, reclutato a forza nel porto di Genova. Le notizie frammentarie reperibili dalle gazzette, dalla corrispondenza ufficiale e dagli archivi italiani non ci consentono di verificare in qual misura questo giudizio fosse condiviso da altri comandanti né se fosse in seguito mutato. Un’altra unità con equipaggio ligure che secondo de Laugier operò nei Caraibi, era lo schooner *La Fine*, inquadrato nella Divisione Cosmao in Martinica: prese parte alla spedizione di 200 piemontesi dell’82^e de ligne comandata dal capobattaglione Dandifredi e dal caposquadrone Boyer contro il Forte Diamante (Diamond Rock), arresosi il 2 giugno 1805.

La Divisione leggera del Tirreno ad Anzio (17 aprile 1806)

Il 27 febbraio 1806 salpò da Tolone per Napoli la Divisione di legni leggeri del capitano di vascello Charles Jacques César Chaunay Duclos, composta dalla corvetta *La Bergère* (18 cannoni da dodici, 1 carronata da trentasei e 189 uomini), dall’*Abeille* (18 da otto, 2 carronate da trentasei e 160 uomini)

e dalle cannoniere *La Jalouse*, *La Gentille* e *La Provençale* (armate con 4 pezzi da quattro e 1 carronata). Fermatasi a Civitavecchia, ai primi di marzo fu raggiunta dagli avvisi *La Victoire* (12 cannoni da diciotto e 2 mortai pesanti) e *La Gauloise*, reduci da uno sfortunato servizio di scorta ad un convoglio, e dai brick ex-liguri *Le Janus* e *La Ligurie* (armati ciascuno con 12 cannoni da otto). La sera del 17 aprile, appena uscita da Civitavecchia, la Divisione leggera fu intercettata presso Anzio da una delle tre fregate inglesi di Messina (la *Sirius*: 36 cannoni da diciotto, capitano William Prowse). La corvetta si arrese dopo due ore di combattimento; le altre unità scamparono risalendo il Tevere, e poi rimasero inutilmente tre mesi ad Anzio e Civitavecchia. In luglio furono richiamate a Tolone, tranne l'*Abeille* che aveva intanto raggiunto a Napoli il brick *L'Endymion*.

La Piémontaise nell'Oceano Indiano (1805-1808)

Impostata il 22 marzo 1803 nei cantieri Etheart di Saint-Malo, varata il 15 dicembre 1804, armata a Saint Servan e comandata dal capitano Jacques Epron de la Horie (1768-1841), la fregata *La Piémontaise* era una delle sette della classe *Consolante* progettata da Pestel (1.320 t, 46,59x12,02x6,17 m, XXVIII-18, XII-8, IV-36 carronate) e, secondo de Laugier, l'equipaggio era composto in massima parte da nizzardi, monegaschi e onegliesi, già sudditi del re di Sardegna. Salpata da Saint Malo il 17 dicembre 1805 per l'Oceano Indiano, subì due cicloni al largo del Capo di Buona Speranza, occupato dagli inglesi il 10 gennaio 1806. Arrivata il 22 marzo all'Ile de France [Mauritius], vi rimase di stazione per intercettare i convogli della Compagnia delle Indie. Il 21 giugno catturò un poderoso "Indiaman" (il *Warren-Hastings*, 36 pezzi e 138 uomini, capitano Thomas Larkins) che tornava da Canton con un grosso carico di tè e seta. Nel furioso combattimento la fregata ebbe 7 morti e 5 feriti su 385 uomini, contro 7 e 15 inglesi. Altri 5, inclusi il comandante e un guardiamarina, furono però proditoriamente feriti a coltellate dal 1° tenente della *Piémontaise*, Charles Moreau, salito a bordo dell'Indiaman per prenderne possesso, e il capitano inglese fu a stento salvato dal 2° tenente Charles Baudin (1784-1854), futuro ammiraglio. Si volle poi credere alle giustificazioni addotte da Moreau, che non fu punito. Le prede fatte dalla *Piémontaise* (soprattutto del *Warren-Hastings* e della *Sémillante*) consentirono all'avamposto francese di sostenere il blocco inglese, barattando i carichi con cereali e bestiame venduti da navi americane. Salpata il 30 dicembre 1807 per riprendere la caccia alle navi della Compagnia, il 6 marzo 1808 la *Piémontaise* incontrò presso Capo Comorin la fregata *San Fiorenzo* (36 cannoni, 186 uomini, capitano George Nicholas Hardinge) e dopo tre diversi scontri, seguiti pure il 7 e l'8 marzo, dovette arrendersi, con una perdita di 48 morti e 112 feriti su 566 uomini (inclusi 200 lascari, mercenari indiani) contro 13 morti (tra cui però il capitano Hardinge) e 25 feriti (tra cui, gravemente, il tenente Henry George Moysey). Il 31 agosto 1807 la piccola fregata *Psyche* (36) bloccò nel porto di Saramang tre unità della Compagnia delle Indie Olandesi, la *Resolutie* (700 t) con a bordo il 23° battaglione europeo,

la *Ceres* (12 cannoni e 70 uomini) e la corvetta *Scipio* (24 e 50), e le prese dopo duro combattimento, in cui fu mortalmente ferito il comandante della *Scipio*, il genovese Carrega. In mancanza di verifiche archivistiche possiamo solo ipotizzare che si trattasse dell'omonimo corsaro ligure. Quanto alla *Psyche*, era un ex-corsaro francese catturato il 14 febbraio 1805 dalla *San Fiorenzo*, ed era comandata da Fletwood Pellew (1789-1861), il quale serviva agli ordini del padre, allora ancora commodoro,

La Pomone, L'Incorruptible, Le Mercure e Le Cyclope a Corfù (1806-1808)

La *Pomone* e l'*Incorruptible*, che erano rimaste a Genova dopo il ritorno da Algeri, tornarono a Tolone nel febbraio 1806, portando di rinforzo per gli armamenti del 6e arrondissement 100 marinai e 50 novizi liguri, i tre quarti dei quali sparirono in poco tempo per malattie e diserzioni. La *Pomone* fece vari viaggi in Italia e Corsica per trasporto truppe: costretta da due fregate nemiche a rifugiarsi a San Fiorenzo, tornò a Tolone solo in settembre. In novembre prese parte, col *Borée* e la *Victorieuse*, alla breve e inconcludente crociera del capitano Senez contro una flottiglia algerina che aveva predato due mercantili francesi nelle acque romane, rientrando il 25 dicembre. Il 20 aprile 1807 la *Pomone* e l'*Incorruptible* salparono nuovamente, al comando di Cosmao, per scortare un carico di legname dalla Corsica. Quando rientrarono, il 28, le due fregate furono accolte dal resto della squadra con fischi di disprezzo, perché si era saputo che per viltà si erano lasciate scappare una fregata nemica avvistata durante la missione. I comandanti furono trasferiti sulle navi ex-portoghesi che si stavano armando a Bayonne. Il 7 ottobre la *Pomone*, con la *Pauline* e la *Victorieuse*, salpò con rifornimenti per Corfù, rientrando il 28. Una analoga missione fu svolta tra dicembre e gennaio 1808 dai brick *Le Mercure* e *Le Cyclope* (quest'ultimo partito da Genova).

I vascelli Géois e Breslau a Tolone

Secondo la *Gazzetta di Genova*, gli arruolamenti per l'equipaggio del *Géois*, incentivati con un anticipo di due mesi di paga, erano cominciati già il 15 settembre 1805, all'indomani della festa per il ritorno degli ex-schiavi. In realtà il personale reclutato non era in grado di eseguire le manovre e un anno dopo, quando il *Géois* fu assegnato alla divisione del contrammiraglio Julien Marie Cosmao Kerjulien (1761-1825), bisognò spedire a Genova la corvetta *Fauvette*, il cui equipaggio lavorò all'armamento del vascello. Quando finalmente fu pronto a partire, il ministro gli mandò incontro, per scortarlo, la divisione di Cosmao e il *Géois*, arrivato in pessime condizioni il 23 settembre, dovette essere subito inviato in bacino per il raddobbo, e non fu pronto prima del 1° dicembre. Ma l'equipaggio, pur avendo 600 uomini, "était dans un pitoyable état: ses marins ne rassemblaient guère à des hommes de mer" [V. F. Brun, *Guerres maritimes de la France*, 1861, II, p. 450]. Comandato da Pierre Lhermite (1761-1828) di Dunkerque, il *Géois* prese parte nel febbraio-marzo

1808 alla campagna di Corfù comandata dal viceammiraglio Ganteaume e dal 24 al 30 aprile 1809 al rifornimento di polvere per Barcellona comandato dal contrammiraglio Cosmao. Nel bollettino del 26 ottobre 1810 il nuovo ministro della polizia Savary criticò l'ammiraglio Allemand per non aver affrontato il nemico comparso davanti Tolone, benché sul *Génois* fossero imbarcati 400 uomini "pieni di entusiasmo" e pronti a combattere.

Montato dal 21° equipaggio, fu in seguito comandato da Antoine Marie François Montalan dal 28 maggio 1809 fino a tutto il 1813. Uno degli ufficiali, il TV Jean Baptiste Lagreze (1775), promosso il 21 luglio 1810, era marinaio semplice nel 1791 e uno dei primi cavalieri della legion d'onore. L'uragano del 9 settembre 1813 su Tolone capovolse una scialuppa del *Génois*, annegando un TV, un aspirante e 20 marinai.

Montato dal 20° battaglione, il *Breslau* era comandato da Joseph Allemand (1766) di Tolone, figlio del viceammiraglio. Le munizioni occorrenti per l'armamento arrivarono il 6 giugno 1808 da Tolone, con le corvette *Mohawk* e *Durance*. Il 7 settembre un cannoniere del *Breslau* aggredì a Genova una donna e uccise con la daga un uomo che tentava di difenderla. Il 12 ottobre, in visita a Genova, il principe Camillo Borghese ispezionò pure il *Breslau* e la corvetta *La Victoire*, gratificando i marinai con vitto speciale e condono delle punizioni. La corvetta fece poi da esploratrice al viaggio del vascello per Tolone. Arrivato il 24 gennaio 1809, il 21 aprile il *Breslau* rischiò di saltare in aria per l'imprudenza del guardiano, entrato nella santabarbara con la lanterna accesa. Fortunatamente si riuscì subito a bagnare la polvere e spegnere l'incendio: esplose però la polvere caduta a terra per errore, facendo saltare la tettoia della santabarbara e provocando 5 morti e 18 feriti. Nel salvataggio si distinse il CF Dominique Laffitte (1765) di Bassones (Gers), imbarcato come mozzo nel 1779.

La fregata Danaé (febbraio 1809 – 5 settembre 1812)

Altro equipaggio in gran parte ligure era quello (360 uomini) della fregata *La Danaé* (capitano Villon). Entrata in squadra a Tolone il 23 febbraio 1808, prese subito parte alla dimostrazione su Algeri con *L'Incorruptible*, *Le Requin* e *La Fauvette*. Dal 6 al 29 giugno scortò, assieme alla *Pomone* e alla *Penélope*, le corvette che portavano a Genova il materiale per il *Breslau*. Dal 2 al 27 ottobre prese parte, con la *Pomone*, la *Penélope*, la *Flore* e la *Pauline*, ad una breve crociera sulla Spezia comandata dal contrammiraglio Allemand. La *Danaé* salpò infine per l'ultima volta da Tolone il 15 febbraio 1809, insieme alla *Flore* (Jean Alexandre Péridier), con un carico di biscotto per Corfù. Arrivata il 13 marzo dopo un breve combattimento all'Isola di Paxo con la fregata inglese *Topaze*, rimase due anni a Corfù, dove il comandante fu ucciso in circostanze oscure.

Rilevate da altre 2 fregate, la *Danaé* e la *Flore* furono poi assegnate alla Divisione franco-italiana di Ancona comandata da Bernard Dubordieu

(1773-1811), già comandante della *Penélope*. Salpate da Corfù il 26 febbraio 1811 e sfuggite abilmente alla caccia inglese, le due fregate arrivarono ad Ancona il 5 marzo. Imbarcata un'aliquota delle truppe italiane destinate ad occupare Lissa (32 zappatori e 76 fucilieri della 3a compagnia del III battaglione del 3° leggero), la *Danaé* prese parte alla battaglia del 13 marzo nelle acque di Lissa. Paradossalmente fu proprio l'entrata in linea della *Danaé*, alle 10:30, a rovesciare la situazione che stava volgendo a favore della Divisione franco-italiana: infatti, confuso dal fumo che l'avvolgeva, Villon scambiò la *Bellona* col *Cerberus* e con una bordata mise fuori uso le artiglierie della corvetta italiana e spezzò le gambe al comandante Duodo. Morto Dubordieu e ferito Périquier, fu Villon ad assumere il comando delle tre unità superstiti, rifugiatesi presso Lesina dove rimasero una settimana prima di proseguire per Ragusa e di qui per Trieste. Le perdite a bordo della *Danaé* erano state di 80 morti e feriti, inclusi tra i primi il secondo di bordo e tra i secondi un'insegna di vascello.

Rimasta quasi un anno ormeggiata al molo San Carlo [formato nel 1734 affondando l'omonimo vascello arrivato coi fuggiaschi da Napoli, nel punto dell'attuale Molo dei Bersaglieri e allora esterno alla cerchia urbana], la *Danaé* saltò in aria la sera del 5 settembre 1812 per cause mai accertate, non escluso il sabotaggio. Tra i 200 uomini a bordo vi fu un solo superstite e tra i cadaveri furono ripescati anche quelli di alcune donne. Francesco Dall'Ongaro ne fece poi il soggetto di un suo dramma. Il relitto, ben conservato, fu recuperato il 17 agosto 1898. La vendita delle piastre di rame che fasciavano la chiglia assicurò un buon profitto alla ditta che effettuò il recupero. Il legname – evidentemente jellato – servì invece per ristrutturare metà dello stabilimento balneare galleggiante Buchler situato presso piazza Grande, affondato poi nel fortunale del 1911. Furono recuperate numerose placche d'ottone da shakò del 2° RAM di Tolone, palle di cannone e una spingarda in bronzo a braga che si trova ora al Civico Museo di Storia Patria. Jean Baptiste Dzentler (1779), veterano di Abukir, membro della legion d'onore dal 1804, imbarcato sulla *Danaé* nel 1809 come cannoniere del 2° RAM, dovette la vita, e poi l'ammissione agl'Invalidi nel 1841, alla grave ferita alla gamba riportata a Lissa.

La Flottiglia del Tirreno nel 1809-1811

Per decreto del 10 gennaio 1809 da Valladolid la Flottiglia del Tirreno, dipendente dalla squadra di Tolone, fu composta da 12 unità:

- 6 corvette, di cui tre a Genova (*Le Janus* da 12, *La Ligurie* da 10, *L'Adonis* da 16), due da 16 alla Spezia (*L'Abeille* e *L'Endymion*) e una da 20 a Livorno (*La Victorieuse*);
- 5 golette a Genova (*La Biche*, *La Levrette* e *La Sentinelle* da 12, *L'Eclair* e *La Gazelle* da 1);
- 1 mezzo sciabecco da 4 all'Elba (*Le Bamberg*).

Il 5 marzo l'*Endymion* riportò a Genova 4 mercantili francesi con legname da costruzione e da ardere già predati da un corsaro inglese, ma l'8 aprile l'imperatore rimproverava il ministro perché invece di 9 bastimenti per la difesa costiera delle Riviere ne vedeva indicati solo uno a Livorno e 3 all'Elba. Il 28 luglio il comandante dell'*Endymion* (TV Ferrin) e 3 marinai furono uccisi e altri 18 feriti in combattimento con un brick inglese davanti all'Isola di Tino. Sempre in luglio il capotimoniere Salvi, comandante della cannoniera *Observateur* e già citato per i servizi resi ai convogli, prese all'abbordaggio un corsaro spagnolo. Nel tentativo di sfuggire alla caccia datagli dall'*Adonis*, uno sciabecco nemico si capovolse: il brick francese riuscì a salvare solo una parte (30 uomini) dell'equipaggio.

Il 2 settembre Napoleone ordinò a Decrès di spedire subito a Savona uno sciabecco e 4 o 5 tartane con un capitano di fregata risoluto e intelligente per incrociare nel golfo di Vado e impedire eventuali tentativi di far evadere il papa da Savona. Da Tolone arrivarono il brick *L'Etourdi* e la "mosca" N. 21, ma già nel 1810 *L'Etourdi* incrociava sulla costa della Provenza. Nel luglio 1810 le unità di stazione a Livorno e Genova erano la galeotta *Elisa* e la goletta *La Sentinelle* (TV Sivori), che ebbe 8 disertori. Il 22 agosto, mentre costeggiava la foce della Magra, la flottiglia (*La Liguria*, *Le Renard* e *La Sentinelle*) fu attaccata dalla fregata *Sea Horse* e costretta a rifugiarsi nella rada di Sestri Levante. Attaccata per tre volte dalle scialuppe nemiche e riportate gravi avarie, la goletta dovette essere evacuata e fatta saltare. Sivori fu ferito gravemente, tre marinai furono uccisi e un timoniere, nonostante una gamba amputata, continuò ad inneggiare all'imperatore. L'11 settembre, attaccato presso Capo Sant'Andrea da 5 barcacce del vascello *Kent* mentre da Genova si dirigeva a Portoferraio, *L'Adonis* (IV Leborg) ebbe un morto e tre feriti ma mise in fuga il nemico infliggendogli 40 perdite. Il 23 ottobre Napoleone chiedeva al ministro un rapporto sul comandante e gli ufficiali del *Janus*, che dormivano a terra col rischio che gli uomini ne approfittassero per disertare. Non erano sufficienti gli arresti comminati al comandante e occorreva un o. d. g. per ricordare il divieto di quest'abuso. In dicembre la Flottiglia contava i brick *La Sybille* da 18 e *La Courageuse*, *L'Endymion* (TV Serein), il *Janus* (TV Seghezza) e *La Liguria* (IV Luigi Serra) da 16. Il 27 marzo 1811 arrivarono a Genova 2 fregate, 1 brick e 1 goletta provenienti da Tolone.

La stampa dava notizia di questi movimenti, ma dopo la pubblicazione dell'arrivo a Genova, il 18 maggio 1811, delle fregate *L'Amélie* e *L'Adrienne* provenienti da Algeri, il commissario generale di polizia ingiunse al redattore del *Moniteur* di astenersi dal pubblicare qualunque notizia relativa ai movimenti di forze terrestri o navali. Eppure proprio in quel periodo la polizia imperiale aveva saputo da vari marinai rientrati dalla prigionia che la squadra inglese davanti a Tolone comunicava regolarmente con la terraferma e conosceva perfettamente e fin nei minimi dettagli

l'ordine di battaglia della squadra francese nonché lo stato e la stazione di ogni singola unità [bollettini di Savary, 17 aprile e 30 maggio 1811].

La cattura dell'Alacrity da parte dell'Abeille (26 maggio 1811)

Benché avesse ceduto 30 dei suoi migliori marinai all'equipaggio di una fregata in armamento a Genova e i suoi quattro ufficiali, trasferiti o in licenza, fossero suppliti da semplici aspiranti [Mackau f. f. di comandante col grado di insegna di vascello, Montaulieu, Fortul e Pujol], il 26 maggio 1811 *L'Abeille* catturò la corvetta inglese da 16 *Alacrity* [capitano Nesbit Palmer] dopo un duro combattimento all'altezza di Erbalunga, a 10 miglia da Bastia. Le perdite francesi furono di 7 morti (incluso un contro maestro) e 15 feriti contro 15 e 20 inglesi [tra cui il primo tenente]. Tra i 67 prigionieri condotti a Livorno fu trovato il francese Dutan, falegname di Châtellerault e coscritto del 1808, catturato a Bailen, detenuto a Cabrera e imbarcato a forza nel luglio 1810, circostanza confermata dai prigionieri inglesi. Il futuro barone, ammiraglio, deputato e ministro Ange René Armand de Mackau (1788-1854) fu insignito per tale impresa della legion d'onore e del comando dell'*Alacrity*, armato il 1° luglio a Tolone e inviato di stazione all'Elba. Il 21 agosto, trovandosi a Livorno per riparazioni, ricevette a bordo la granduchessa Elisa, in visita al cantiere e alla Flottiglia accompagnata dal commissario di marina Berard e dal capo dei movimenti de La Coudraye. *L'Inconstant*, uno dei 2 brick in costruzione a Livorno, fu varato il 28 ottobre.

Nel 1812, dopo vari combattimenti e catture di mercantili, Mackau fu promosso capitano di fregata e comandante della stazione di Livorno, formata dall'*Alacrity* e dall'*Abeille* (TV Lejeune) e poi anche dall'*Adonis*. L'8 agosto 1813 due marinai genovesi dell'*Adonis* pestarono all'osteria due colleghi toscani, e uno gravemente e furono poi identificati dai testimoni condotti a bordo dalla polizia, ma il comandante, TV Lehors, non volle consegnarli e salpò per Genova. Il 14 dicembre 1813 gli equipaggi dell'*Alacrity* e dell'*Adonis* costituirono la forza principale nella difesa di Livorno contro lo sbarco dell'Italian Levy comandato da Catinelli. Riparato poi a Genova a seguito dell'accordo franco-napoletano, *L'Alacrity* si unì agli altri 3 brick (*L'Inconstant*, *Le Zéphir* e *L'Abeille*) e alle 2 golette (*La Biche* e *La Torche*) che nel febbraio 1814 furono trasferiti a Tolone. Al momento della resa, si trovavano a Genova *L'Adonis*, *La Biche* e *La Levrette*. *L'Abeille*, *L'Alacrity* e *La Victorieuse* salparono di nuovo da Tolone il 16 ottobre 1814 con la fregata *Junon* e 2 golette per formare la stazione del Levante, rientrando il 26 maggio 1815. Arrivato all'Elba il 25 maggio 1814, *L'Inconstant* rimase al servizio di Napoleone al comando dell'insegna di vascello Taillade, entrando poi nella leggenda dei Cento Giorni.

La Divisione navale di Genova nel 1813-14

Nell'aprile 1813 la Divisione navale a Genova era formata dal vascello *L'Agamemnon* ("montato" dal 68° equipaggio e comandato da Jean Marie Leteiller, già comandante del *Formidable* a Trafalgar) e dalle fregate *Galatée* (Jean Baptiste Bonafoux Murat) e *Dryade*, entrambe montate dall'89° equipaggio. La *Dryade* entrò in squadra a Tolone il 22 giugno. In novembre la squadra di Tolone ricevette l'ordine di spedire a Genova 10.000 fucili da consegnare poi, via Gavi, ai depositi piemontesi dell'Armée d'Italie. Il quantitativo fu completato disarmando parte dei marinai e suddiviso in piccoli lotti imbarcati su naviglio leggero, con l'effetto di aumentare il rischio di brutti incontri ma di diminuire i danni in caso di perdita. Infatti ne furono perduti solo 1.250, presi il 10 dicembre dal vascello inglese *Warwick* dopo uno scontro nel golfo d'Agay con le due unità di scorta al convoglio (la goletta *L'Estafette* e la cannoniera *L'Air*).

Il 12 febbraio 1814 Cosmao fece l'ultima uscita in mare con 3 vascelli e 3 fregate per andare incontro allo *Scipion*, che da Genova veniva ad unirsi alla squadra di Tolone. Scoperto all'alba del 13 dallo squadrone inglese di Sir Edward Pellew, composto di 15 vascelli, Cosmao dovette tornare indietro per Paquerolles e l'Isola di Hyères. Poco dopo il tramonto il *Boyne* (capitano George Bulton) riuscì ad agganciare la fregata *Adrienne* e il vascello *Romulus* (capitano Rolland), che ebbero rispettivamente 11 e 70 morti e feriti contro 2 morti e 38 feriti del *Boyne*. Le due unità riuscirono però a sganciarsi e a mettersi al sicuro sotto le batterie di Cape Brun e Sainte Marguerite. La *Naval History of Great Britain* riconobbe poi il valore e la perizia nautica di Rolland.

Ufficiali liguri della marina francese: a) Luigi Serra

Degli ufficiali liguri che servirono in forma regolare nella marina imperiale il più famoso fu certamente Luigi Serra (1774-1849), futuro viceammiraglio sardo, nonché zio dell'ammiraglio e senatore italiano Francesco (1801-1877). Imbarcato nel 1788 come novizio sulla marina mercantile, passò nella militare nel maggio 1801, come insegna di vascello ausiliario e tenente dello sciabecco *Nostra Signora del Belvedere* comandato da Nicolò Bavastro, cugino di Giuseppe. Comandante dal 18 aprile 1804 della feluca N. 3, armata di due soli cannoni, il 28 novembre affrontò valorosamente un corsaro da 10 cannoni obbligandolo a rilasciare una preda. Comandò poi la feluca N. 1 e il 4 agosto 1805 fu imbarcato quale insegna di vascello sulla fregata *L'Incorruptible*. Passato il 2 aprile 1806 come secondo di bordo sulla *Ligurie* (Tombarelli), rimase gravemente ferito nel combattimento di Anzio del 17 aprile con la fregata *Sirius*. Sbarcato a Napoli il 9 maggio, una volta guarito vi rimase come AV ausiliario al comando della cannoniera N. 13 e della stazione di Gaeta. Richiamato a Genova da Giustiniani nel gennaio 1807, il 22 febbraio fu di

nuovo imbarcato sulla *Ligurie* (TV Maurice Pinet), di cui prese il comando nel 1808, in subordine al TV Lebors (*L'Adonis*). Presente, senza però prendervi parte, al combattimento del 22 agosto 1810 alla foce della Magra tra il brick *Renard* e la fregata *Sea Horse*, il 15 aprile 1812 Serra fu promosso IV effettivo e il 16 aprile 1813, a seguito del disarmo del *Ligurie*, nominato capitano della 2a compagnia del 24° equipaggio di flottiglia e trasferito a Livorno come 2° di bordo sul brick *Le Zéphir* (TV Agostino Andrieu). Passato poi a Tolone, il 1° aprile ricevette l'ordine di imbarcarsi sull'*Abeille* con un distaccamento di marinai del *Zéphir* per fare ritorno a Genova. Pensionato dalla Repubblica in attesa di riorganizzare la marina, il 16 agosto 1815 fu ammesso nella marina sarda come TV provvisorio e il 1° settembre partecipò all'occupazione della Capraia al comando della galera *Liguria*.

b) Francesco Sivori

Contrammiraglio sardo divenne pure Francesco Sivori (1771-1830). Nato a Palermo da famiglia ligure, e allievo della marina sarda sulla corvetta *Il Leone* (1791-92), era stato pilota incaricato dei segnali durante la spedizione d'Egitto, poi subalterno di marina ligure – sottotenente sulla galera *La Giustizia* (27 gennaio 1799) e tenente del brick *Il Giano* (7 ottobre 1802). Ammesso nella marina francese come TV ausiliario e aiutante maggiore (1 luglio 1806), il 1° marzo 1807 ricevette il comando della goletta *Sentinella*. Segnalatosi per lo strenuo combattimento di quattro ore del 24 agosto 1810 al largo della Riviera di Levante, in cui preferì incendiare la nave piuttosto che arrendersi, e passato il 26 novembre al comando del brick *Janus*, il 15 luglio 1811 fu promosso TV effettivo. Lasciato il comando del brick il 31 dicembre 1813 e pensionato dalla Repubblica il 7 dicembre 1814, tornò nella marina sarda il 15 maggio 1815.

c) Altri Ufficiali

Altri ufficiali furono il capitano di fregata Antonio Giustiniani di Genova, capo militare a Genova nel 1808 e dei movimenti alla Spezia nel 1813-14, i tenenti di vascello Luigi Tombarelli e Seghezza, comandanti rispettivamente della *Ligurie* e del *Janus*, e i parigrado Tito Olzati di Sampierdarena e Giacomo Lampo, l'insegna di vascello Podestà del *Renard*, senza contare gli ufficiali dei corsari ammessi nella marina regolare, come Francesco Doderò. Benché negli annuari francesi non figurino alcun ufficiale di marina con quel nome, secondo il *Courier de Turin* del giugno 1810, poi ripreso pure da de Laugier, sarebbe stato un "capitano di fregata Doria" a progettare e guidare la rivolta dei 600 ufficiali e 900 soldati del corpo Dupont che gli inglesi tenevano prigionieri nella rada di Cadice a bordo del pontone *Castilla*. Il piano fu messo in esecuzione il 16 maggio, mentre Cadice era assediata dal maresciallo Soult. Sopraffatti e uccisi i custodi, i prigionieri tagliarono gli ormeggi, approfittando del vento favorevole che spinse il pontone verso le opere d'attacco francesi. Fu però inseguito da una quarantina di cannoniere e bombardiere e cannoneggiato dalla città e dai forti. I

prigionieri dovettero gettarsi a nuoto e molti annegarono prima che le barche francesi potessero raccogliarli. Tra i soccorritori si distinse il genovese Pontarolo, dei pontieri del genio, che si tuffò più volte per portare a riva i camerati e fu gravemente ferito dallo scoppio di una bomba. Probabilmente nizzardo era l'insegna di vascello Salvi, parente di Masséna, comandante della goletta *Bacchante* in rada a Portoferraio all'arrivo dell'ex-imperatore, che rifiutò di passare al suo servizio quale comandante dell'*Inconstant*.

Nell'estate del 1803 fu istituita presso il collegio militare dei Soldatini la prima cattedra ("scuola") genovese di nautica, attribuita al professor Zeffirino Accame di Loano [nel 1831 era guarda magazzini d'artiglieria e sottoscrittore del prestito nazionale per 360 lire], per la formazione di piloti e capitani di mare. Una seconda cattedra fu bandita dall'Accademia Ligustica il 21 gennaio 1804, e attivata il 13 novembre. Secondo una prassi generale per le scuole militari dell'epoca, gli esami per l'ammissione tra gli aspiranti di marina di 2a classe erano svolti annualmente a Genova da un esaminatore inviato dal ministero. Per il 1808 era il famoso matematico Gaspard Monge (1746-1818), il cui arrivo fu preannunciato dalla *Gazzetta* dell'11 agosto. Gli esami si svolsero in ottobre e furono ammessi un aspirante di Versailles e quattro liguri: Antonio Folco di Savona, Tommaso Calzamiglia di Oneglia, Giovanni Battista Viale di Genova e Giovanni Battista Lanteri di Loano (che aveva un fratello al Politecnico e si diceva avesse preso parte alla battaglia di Trafalgar al comando di una *peniche* interamente equipaggiata da liguri ponentini). La *Gazzetta* del 15 agosto 1812 avvisava degli esami per titoli e prove per l'ammissione ai gradi di insegna di vascello, aspirante di marina di 1a e 2a classe, capitano di lungo corso e maestro di piccolo cabotaggio. La *Gazzetta* del 22 maggio 1813 avvisava i giovani che avevano sostenuto gli esami per aspiranti di 2a classe di presentarsi dal maggiore del 24° equipaggio di flottiglia per conoscerne l'esito.

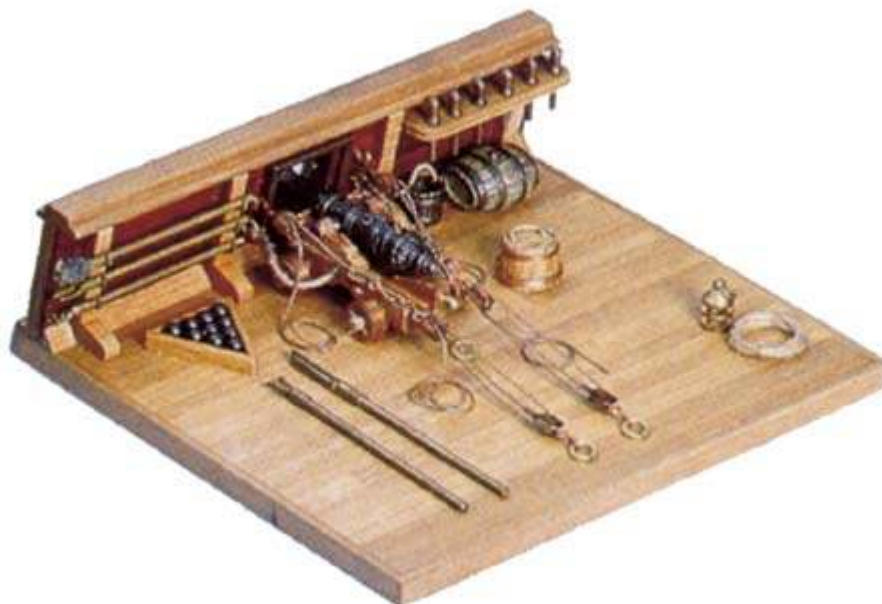
Un altro ufficiale di marina genovese citato sulle gazzette di Genova e Torino fu il TV Prospero De Ambrosiis, condannato a morte in contumacia il 6 aprile 1809 per essere rimasto al servizio britannico. La condanna fu ovviamente dichiarata nulla il 22 giugno 1814, ma De Ambrosiis proseguì il servizio nella Royal Navy, a differenza del collega savoiaro Giorgio de Viry, che passò nella marina sarda. Il Bollettino della polizia segreta del 22 gennaio 1808 menziona un Ristori, ufficiale della marina spagnola e "rispettabile", arrestato "senza motivo" a Genova dal sottufficiale di gendarmeria Raymond e scarcerato dal sottoprefetto.

Durante l'occupazione inglese, lasciata cadere l'idea di acquistare due fregate inglesi per la protezione contro i barbareschi, l'attività del governo provvisorio in campo navale si limitò alla nomina di qualche ufficiale, facendo rivivere, almeno sulla carta, la tradizionale, anacronistica divisione tra galee e navi a vela: il 6 ottobre 1814 Francesco Sivori era nominato "comandante di brick" e il 9 "esaminatore dei piloti, capitani e padroni". Il 12 dicembre Gerolamo Partenopeo, antico gentiluomo di poppa delle galee, ora ispettore della darsena, veniva eletto capitano di galea.



Abordage De L'Ambuscade Par La Bayonnaise

Maritime. Original steel engraving engraved by Best, Andreiew and Leloir after Morel-Fatio. 1837.
Small repaired tear in the lower margin. Hand-coloured. 22x15cm. Mounted.



www.arcane-modelisme.com/p7467-canon-de-marin...

I CORSARI

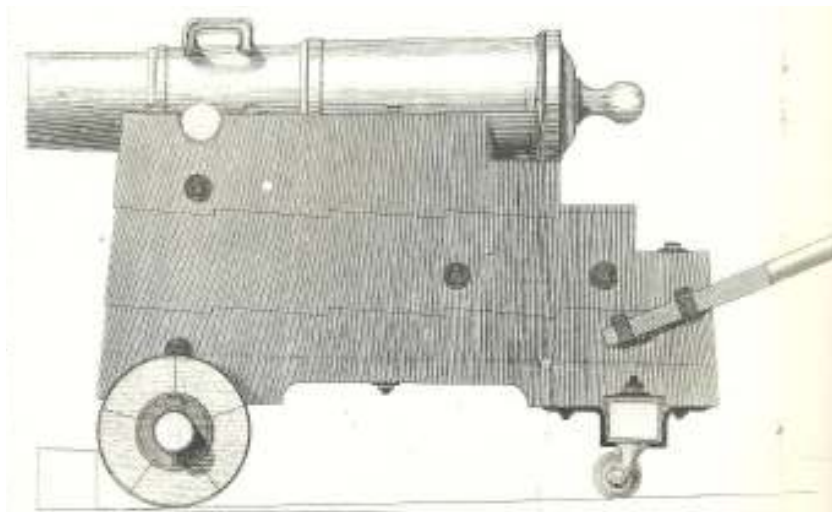
G. La Difesa costiera

Il potenziamento della difesa costiera nell'estate-autunno del 1803

A seguito della ripresa della guerra anglo-francese, il 7 giugno 1803 il senato ligure decretò l'istituzione di una milizia guardacoste composta da un ispettorato superiore e 7 compagnie (3 nella riviera di Levante e 4 in quella di Ponente). Ogni compagnia comprendeva più batterie, ciascuna servita da una sezione composta da un capo batteria, tre cannonieri marinai per ciascuna bocca da fuoco e un capocannoniere ogni due. I capi batteria e i capicannonieri dovevano essere scelti tra i vecchi bombardieri, mentre i cannonieri marinai erano tenuti all'istruzione settimanale e a rispondere alle chiamate in caso di allarme. Con ordine del giorno del 4 luglio il nuovo comandante delle truppe francesi in Liguria, generale Milhaud, ordinò ai comandanti dei circondari costieri di concertare con gli ufficiali liguri il riconoscimento delle posizioni più vantaggiose per le batterie costiere, e di stabilire presso la batteria principale del circondario una guardia permanente di fanteria pronta ad accorrere sui punti minacciati.

Come scrisse poi il comandante dell'artiglieria ligure, capobattaglione Domenico Agostino Menici, il problema era però l'impossibilità di armare le batterie in modo adeguato alle nuove esigenze: i vecchi ed economici affusti di marina a quattro ruote erano infatti obsoleti dal punto di vista operativo, perché non consentivano il tiro laterale ed era quasi impossibile spostarli a braccia. D'altra parte i nuovi "carri da costa" brandeggiabili [grazie ad un perno anteriore e a due rotelle posteriori] richiedevano una gran quantità di legname ed erano quindi molto più costosi [senza contare l'inconveniente di presentare una superficie maggiore ed essere perciò più vulnerabili al rimbalzo delle palle nemiche]. "Preposto alla difesa di uno stato composto ... da un esteso litorale e che manca(va) dei mezzi necessari a far fronte alle grandiose spese" e "affollato da diverse e replicate richieste" di armare le batterie di Levante, in agosto Menici pensò di modificare i vecchi "carri alla navarola", sostituendo le due ruote posteriori con due girelle, azionate da due leve. Menici associò simpaticamente alla sua invenzione due vecchi arsenalotti, Angelo Cepollino e il sergente Giacomo Isola, rispettivamente divenuti sotto i francesi guardia d'artiglieria di seconda classe e capo degli operai veterani; il primo per avergli inconsapevolmente suggerito l'idea col suo pratico sistema di spostare da solo grossi pesi facendo rotolare il bancale sopra due palle da cannone; l'altro per aver costruito il modellino

della cassa in scala di due pollici per piede. Concepito per sopperire alla penuria di legname e di serventi, l'affusto Menici richiedeva tre soli serventi invece degli otto occorrenti per i vecchi carri di marina, e assicurava il tiro laterale quasi come i nuovi carri girevoli pur impiegando appena un terzo del legname.



Il 25 settembre Menici accompagnò Saliceti e Milhaud alla Spezia per disporre l'armamento dei porti e batterie della Riviera di Levante. Quelle di Ponente furono invece direttamente ispezionate dal generale Lacombe Saint Michel, comandante l'artiglieria dell'Armée d'Italie, accompagnato dal colonnello Jean Guillaume Saint Paul Doumic, comandante l'artiglieria francese in Liguria. Incontrato Lacombe a Genova, Menici ebbe poi modo di parlargli del nuovo affusto: favorevolmente impressionato dalla prova del modello fatta in arsenale, il generale ottenne, tramite Saliceti, il consenso del presidente del magistrato ligure di guerra e marina per una "prova in grande", che fu eseguita il 16 ottobre alla batteria "sotto San Giacomo", con un pezzo da 24 libbre e un bersaglio a mare (un barile a 500 tese). Oltre a Menici e Lacombe, vi assistettero Milhaud, gli aiutanti comandanti De Giovanni e Delors, i colonnelli Saint Paul e Dufour, il capitano del genio Lefebvre, costruttore della marina, e 15 ufficiali inferiori dell'artiglieria ligure (sei capitani, quattro tenenti e cinque sottotenenti, tra cui Giovanni Menici, figlio del comandante).

Il verbale da loro sottoscritto attesta che l'affusto dimostrò buona resistenza allo scoppio della polvere anche se con un maggior rinculo. Secondo Menici, però, "insorsero ben presto, come è costume nelle umane cose, delle contrarietà, delle osservazioni, delle difficoltà, e dei contrasti, li quali diedero, luogo a nuovo esperimenti, ed a quello specialmente del primo febbrajo 1804, eseguito pure d'ordine del Governo, sulla batteria della scuola sotto S. Giacomo di Carignano". L'invenzione di Menici non ebbe però fortuna. L'autorizzazione a costruire i nuovi affusti fu concessa il 18

novembre 1805 dal ministero della guerra francese, che il 12 marzo 1806 richiese pure l'invio del modello per ulteriori studi. Non vi furono però ulteriori sviluppi, a parte una memoria di Menici letta il 1° maggio 1809 alla Accademia delle scienze, lettere ed arti di Genova e pubblicata nel 1814.

Le operazioni del 1804-07

Oltre a menzionare l'esperimento del nuovo affusto, la *Gazzetta* del 16 ottobre 1803 aveva annunciato l'imminente arrivo a Genova di 2 brick francesi per la caccia ai corsari. Ciò non impedì agl'inglesi di predare, il 24 dicembre, un bastimento partito da Genova con reclute per Cadice.

Parte della difesa costiera era pure la sorveglianza interna. Nel febbraio 1804 la commissione militare francese di Albaro, presieduta da Milhaud, condannò a morte un livornese, accusato di intelligenza col nemico per aver rifornito la flotta inglese, ne trattenne altri due per ulteriori accertamenti e assolse altri due imputati (un nizzardo e un friulano). Alla fine di marzo furono fucilati alla piattaforma del Molo un marinaio ligure e due bocchesi (delle Bocche di Cattaro) condannati in febbraio per pirateria [a fine luglio del 1803 avevano attaccato una feluca ligure davanti a Sestri].

In aprile un corsaro inglese predò una tartana ligure nelle acque toscane: il padrone fu sbarcato a Viareggio, dove ottenne tre scialuppe cariche di volontari e soldati lucchesi coi quali riprese il bastimento. La *Gazzetta* del 21 aprile pubblicò una lettera del cittadino Vianelli, sottocommissario della Repubblica Francese a Porto Maurizio, a rettifica della notizia di uno scontro di tre ore con un brick inglese, in cui si precisava che non era stata la popolazione a respingere lo sbarco, ma quasi tutta la guarnigione francese, sostenuta al più da otto o dieci abitanti. In maggio arrivò a Genova la corvetta *La Nourrice*, di scorta ad un trasporto di polveri. Il 26 giugno Saliceti protestava col governo ligure per il mancato riarmo del litorale, eccependo le condizioni disastrose delle batterie costiere, con la parziale eccezione di quelle della capitale. Il 4 agosto il senato ligure dispose l'armamento di 4 feluconi per proteggere la navigazione. Il 12 novembre un corsaro inglese predò tre mercantili davanti a Porto Maurizio e Oneglia.

La sera del 9 gennaio 1805 il capitano Raffetto, comandante del porto della Spezia, inseguì con alcune imbarcazioni armate da volontari il corsaro inglese del capitano Brunet, che da tempo imperversava sulle coste liguri e aveva appena catturato un pinco genovese armato con 6 pezzi. Gli spezzini riuscirono a raggiungerlo e a riprenderlo all'abbordaggio dopo un breve conflitto a fuoco coi corsari saliti a bordo. Sfuggito alla caccia col favore del vento, qualche giorno dopo il brigantino di Brunet fu sorpreso e catturato da una nave ligure mentre si trovava alla fonda alla Meloria.

La difesa costiera fu riordinata e potenziata a seguito dell'annessione della Liguria all'Impero. Le batterie furono in parte riarmate e presidiate da 4 compagnie di cannonieri guardacoste: 101a a Finale, 102a a Savona, 103 a Sestri Levante e 104a a Portovenere. Inoltre ai vecchi brigantini liguri del 1802 ribattezzati *Janus* e *Ligurie*, si aggiunsero l'*Adonis* varato a Genova nell'agosto 1806 e il *Vulcano*, essi pure con equipaggio ligure. Ma pure i mercantili avevano una certa capacità di autodifesa.

Il 9-10 agosto 1806 i preposti e i gendarmi di Alassio, rinforzati da 200 abitanti, contrattaccarono con le barche uno sciabecco corsaro che cercava di predare un brigantino e ripresero pure altre 4 imbarcazioni già predate. Il brigantino *Vulcano* (capitano Emanuele Matteo) respinse ripetuti attacchi inglesi e il 1° ottobre la polacca genovese *Virgo Potens* (capitano Vincenzo Dosso di Lavagna), dopo aver respinto davanti a Corneto l'attacco di uno sciabecco inglese armato con 4 pezzi da 12 e 50 uomini d'equipaggio, lo inseguì fin sotto Portofino, dove si rifugiò incolume all'arrivo di un altro corsaro inglese. I marinai di due legni liguri predati dalla goletta inglese *Elisa* di 11 cannoni, riuscirono a sopraffare i corsari e a impadronirsi del legno nemico, portandolo poi a Porto Maurizio. Il bollettino di polizia del 23 ottobre riferiva che il capitano Dalbecco, prigioniero con 11 suoi marinai sulla goletta corsara inglese *Elisa*, era riuscito a impadronirsene e a portarla a Genova.

La prefettura marittima di Genova mise all'ordine del giorno che il 13 maggio 1807 la polacca *L'Orient* (comandata da Giulio Cesare Preve di Laugueglia, ma residente a Marsiglia) aveva affondato le 4 lance e barcacce della fregata *Spartel* che avevano tentato di abbordarla: secondo la gazzetta, dei 63 marinai nemici ne era sopravvissuto uno solo, fatto prigioniero. Ma neppure lo stesso porto di Genova era al sicuro: la *Gazzetta* menziona un'esercitazione antisbarco svoltasi ad Albaro il 18 novembre 1807. La difesa del cabotaggio era decisamente meno efficace lungo la costa toscana, infestata dai corsari inglesi, che il 25 e 26 maggio 1808 predarono 4 feluche genovesi.

Le operazioni del 1808

Nel pomeriggio del 17 marzo 1808 una fregata inglese che incrociava davanti a Pegli spiccò tre lance per catturare la polacca francese *Conception*, ancorata presso gli scogli di Pria Pula. Accorso con preposti, impiegati e volontari, l'ispettore di spiaggia respinse a fucilate la lancia di testa, mettendo fuori combattimento una decina di inglesi e costringendoli a desistere. Il 21 maggio, allarmato dalle notizie delle incursioni inglesi sulla Riviera di Ponente, Napoleone scriveva da Bayona al principe Borghese di mandare sul posto un aiutante di campo a vedere come stavano le cose, e intanto spedire a Porto Maurizio il battaglione Vallesano di Genova. Il 28

aggiungeva di trasferire alla Spezia una delle 2 compagnie di cannonieri guardacoste che si trovavano all'Isola di Capraia. In luglio la *Gazzetta* dava notizia che erano state potenziate le protezioni del vascello in costruzione *Breslau*.

Il 29 luglio i preposti e gli abitanti di Cogoleto e Invrea respinsero una barcaccia inglese in cerca di preda. Il 30 luglio la stessa fregata che aveva attaccato Pegli ritentò il colpo contro tre mercantili nei pressi di Cogoleto, ma anche stavolta la sua barcaccia fu respinta da 7 doganieri, un gendarme e 6 abitanti guidati dal tenente Conti. Il 1° agosto il vascello *Kent* (74) e il brigantino *Wizard* (16) attaccarono con 8 lance un bovo corsaro [secondo le fonti inglesi era però la cannoniera *Vigilante*, con 45 uomini d'equipaggio] e 10 mercantili all'ancora presso Noli (Fortino del Portello, armato di un solo pezzo con 5 cannonieri guardacoste). Il *Wizard* aprì il fuoco, coprendo lo sbarco di 400 marinai e marines guidati dal tenente di vascello William Cashman, secondo ufficiale del *Kent*. Ucciso uno dei guardacoste e feriti altri due, i superstiti dovettero ritirarsi, e così pure l'equipaggio del corsaro e la brigata doganale di Noli. Quest'ultima fu però ricondotta al fuoco dai colleghi sopraggiunti da Spotorno al comando del controllore Josset (un ex-militare), e più tardi arrivò da Savona un distaccamento di 36 veterani e 120 coscritti spiccato dal comandante d'armi. Nondimeno i capitani Thomas Rogers e William Ferris riuscirono a predare tutti i bastimenti con la sola perdita di 2 marinai uccisi. Secondo le fonti inglesi i difensori ebbero perdite ingenti: Josset mancò per un pelo di essere ucciso a tradimento da un inglese che, per sottrarsi alla cattura, gli aveva detto in buon francese di appartenere all'equipaggio del bovo, e che fu poi sopraffatto e ucciso. Secondo la *Gazzetta*, il 21 agosto i cannonieri guardacoste e la guardia nazionale respinsero una puntata nemica su Finale. Secondo de Laugier, il 5 settembre il *Kent* e il *Wizard* attaccarono pure Alassio, aprendo il fuoco contro la batteria, difesa dal tenente Paolo Giribaldi della 104a compagnia cannonieri guardacoste di Finale. A tre riprese 4 lance inglesi armate tentarono di prendere terra a Laigueglia, ma furono infine costrette a desistere dal tiro della batteria e dei gendarmi, comandati dai sottufficiali Bassi e Scovazzi e sostenuti da doganieri e guardie nazionali. Secondo il bollettino segreto di polizia del 14 settembre i doganieri del Montenotte non erano però riusciti a impedire la preda di 2 battelli.

La ridotta minaccia nel 1809 e 1810

Nel gennaio 1809 Giribaldi e il capitano della 104a Michele Oldaini furono decorati della legion d'onore e la situazione migliorò per le crociere della Flottiglia dell'Alto e Medio Tirreno, anche se il 18 giugno il nemico tentò d'impadronirsi di un bastimento carico di sale nel porto di Albenga: fu però respinto da cannonieri, preposti e guardie nazionali. Il bollettino di

polizia del 24 giugno segnalava l'arrivo a Genova di un convoglio di 74 bastimenti, scortato da 6 unità da guerra. Il 30 settembre Napoleone autorizzò il comandante della squadra di Tolone, Ganteaume, a uscire come e quando voleva per proteggere le coste della 6e e 7e prefettura marittima.

Nel 1810 vi furono incursioni a Vado (13 maggio), Albenga (14 maggio), Varazze (30 giugno), e ancora ad Albenga (10 luglio), dove si distinsero la brigata doganale, la guardia nazionale capitanata dal sindaco e la brigata di gendarmeria accorsa da Alassio. Il 12 maggio due fregate inglesi seguirono da Genova a Savona la nave che trasportava il cavaliere de Lebzeltern, incaricato da Metternich di convincere il papa a tornare a Roma rinunciando tacitamente al potere temporale, e, quando fu sbarcato, sfilarono davanti alle batterie costiere suonando beffardamente "*Go to bed, go to bed than rise as early as every you can*". Contravvenendo agli ordini di non accettare provocazioni, le batterie apersero il fuoco, scoprendosi al nemico senza potergli arrecare alcun danno e facendo una pessima figura con l'inviato austriaco.

Il 19 luglio Napoleone segnalava al ministro che solo a Genova occorreavano 80 affusti per i pezzi da costa, ma per il resto dell'anno le gazzette e i bollettini di polizia segnalano solo azioni nelle acque toscane (un brick respinto dalla batteria del Giglio in agosto, il citato combattimento del 10 settembre presso Capo Sant'Andrea tra l'*Adonis* e 5 barcacce del *Kent*). In dicembre, durante l'attacco di una fregata inglese contro un convoglio di 25 vele che navigava da Bone a Cette, si distinse il marinaio Quignizolle (?) di Savona, imbarcato sulla bombarda mercantile Maria Maddalena: messosi al timone, riuscì a raggiungere Cette, attirando il nemico in un vano inseguimento e salvando così anche il resto del convoglio.

Le operazioni del 1811

Una commissione incaricata di riordinare la difesa costiera da Livorno a Tolone, e composta dai capibattaglione del genio Le Secq e d'artiglieria Brelle e dal capitano di fregata A. La Roque, propose nel 1811 la modifica di numerose posizioni fortificate e la realizzazione di una nuova batteria a Levante di Diano e altre due alle estremità della rada di Alassio (Punta Pinea e Punta Salvo). Non fu però prevista l'estensione alle Riviere e alle coste toscane e laziali delle nuove torri-modello studiate dalla direzione generale del genio a imitazione delle Martello-towers britanniche, tranne le quattro impostate nel 1812 a Genova per il potenziamento del fronte a terra (Due Fratelli, Puin e Crocetta).

Gli attacchi costieri inglesi menzionati dai bollettini di Savary e dalla *Gazzetta* per il 1811 cominciano il 7 aprile a Diano Marina, dove la guardia

nazionale salva un mercantile attaccato da un corsaro. Il 7 maggio preposti, cannonieri e guardie nazionali di Ventimiglia respingono uno sbarco a Bordighera. Sempre in maggio un brick di Savona, con 25 uomini e 4 cannoni, si arrende senza fare resistenza alla scialuppa di un corsaro. Il 4 giugno le batterie di San Remo allontanano un corsaro, inseguito da 9 scialuppe, che desistono per la bonaccia. Il 29 giugno, davanti a Porto Maurizio i giovani capitani G. B. Castellani e Giacomo Oneglia inseguono con 4 barche la scialuppa (4 cannoni e 12 uomini) di un corsaro nemico forzandola a mollare due prede (una delle quali ha a bordo un distaccamento del 101^e de ligne): poi il capitano del porto G. B. Bugna organizza l'inseguimento della scialuppa con lo sciabecco Città di Porto Maurizio (12 pezzi, capitano Daleoso) su cui imbarca Castellani, 3 gendarmi di marina, 19 preposti e 30 marinai. Dopo un combattimento la scialuppa si arrende: i prigionieri, di varie nazioni, dichiarano di appartenere al corsaro I Tre Fratelli, 9 cannoni e 48 uomini, comandato dal genovese Barsizza, con un secondo ufficiale maltese. Il 30 giugno il corsaro viene a sua volta catturato dal brick Le Renard dopo una caccia di otto ore all'altezza di Santa Margherita.

L'11/12 e 17 agosto il nemico attaccò in Provenza, distruggendo la dogana di Port Cros e scontrandosi coi guardacoste di Saint Tropez. L'11 settembre, presso Albenga, il mercantile *L'Angelo Guardiano*, capitano Colmarino di Alassio, respinse 6 scialuppe nemiche, coadiuvato da terra dai preposti e dalle guardie nazionali. Il 20 dicembre il fuoco delle batterie di San Remo e di un distaccamento respinsero tre grosse scialuppe di un vascello inglese. Con mentalità poliziesca, il cavalier Anglès suggeriva il 3 dicembre, per difendere il cabotaggio, di requisire le navi "oziose" nei porti.

Disordini fra i cannonieri guardacoste

Il servizio nei cannonieri guardacoste era considerato un privilegio, ma il sorteggio dava luogo a contestazioni. Il 28 ottobre 1811 si verificarono al riguardo gravi incidenti a Taggia, dove una quarantina di persone invasero il consiglio comunale contestando le persone designate per l'estrazione e minacciando gendarmi e guardie campestri. Il 29 il sottoprefetto di San Remo, recatosi sul posto con forte scorta e riunito il consiglio, fece arrestare 9 caporioni e con l'impiego di garnisaires costrinse i renitenti a presentarsi, lasciando poi a Taggia, sino a nuovo ordine, 3 gendarmi e 15 guardacoste. Il 13 novembre la polizia raccolse gravi lamentele contro il sottotenente Decloux, dei guardacoste di Porto Maurizio, per asseriti maltrattamenti contro 4 giovani. Nel novembre 1812 una maxi-rissa a Genova tra marinai e guardacoste degenerò in un'aggressione di tutti contro una pattuglia dell'84^e coorte, col caporale ferito da una sciabolata e un cannoniere ucciso da un soldato.

Nuovi disordini per il sorteggio dei guardacoste scoppiarono il 14 e 15 ottobre 1813 ad Albenga e Diano Marina. Gli abitanti rifiutarono di estrarre i numeri, costrinsero i sindaci a scappare per le finestre, ferirono a bastonate e stiletate un brigadiere e un gendarme e fecero resistenza pure contro i distaccamenti di linea.

Le operazioni del 1812

La campagna costiera del 1812 cominciò in aprile con le crociere non più di soli corsari ma di grosse unità inglesi. Guardia nazionale, gendarmi e doganieri riuscirono a salvare un mercantile arenatosi sulla spiaggia di Laigueglia allontanando una fregata e un brick, ma le stesse unità fecero poi tre prede a Porto Cervo nonostante il fuoco delle batterie. Dopo l'attacco del 1808, il fortino del Portello presso Noli era stato munito di 2 cannoncini serviti da 14 guardacoste. Inoltre Josset vigilava, e ai primi di maggio, temendo un nuovo colpo di mano nemico contro 2 mercantili (un brick e uno sciabecco) ancorati sotto il fortino, si portò sul posto con 52 preposti e s'imbarcò con 30 di loro su dei pescherecci per scortare il brick. Gli inglesi ne approfittarono e attaccarono la notte sul 5 maggio: il tenente d'ordine Finetti resistette vigorosamente, ma uno dei due cannoncini esplose uccidendo 5 guardacoste e ferendone 7. Due vascelli e un brick che il 7 maggio avevano incrociato davanti a Genova, la notte sul 10 sbarcarono 400 uomini presso Alassio, una rada che aveva un traffico annuale di duemila bastimenti; presa dopo vivo combattimento la batteria di San Michele e inchiodati i cannoni, gli incursori predarono molti bastimenti rifugiatisi nel porto. Il giorno dopo le stesse unità ripeterono l'impresa a Cap Roux (Varo), distruggendo la batteria e predando 15 navi. Queste notizie arrivarono pure a Napoleone, che il 28 maggio, da Dresda, ordinò l'invio nelle Riviere di una delle 5 mezze brigate provvisorie formate ad Alessandria coi quinti battaglioni. Nel maggio 1812 i fratelli Preve di Laigueglia salvarono il convoglio di cui facevano parte, attaccato dagli inglesi al largo del Circeo.

Il 16 giugno, al largo di Agay, un grosso convoglio proveniente da Genova avvistò tre unità inglesi. Rifugiatisi per la notte nel Golfe Juan, dietro l'Isola di Santa Margherita, il convoglio riprese il viaggio il 17. Una fregata provò ad attaccarlo, ma fu respinta dalle le due unità di scorta (brick *Le Renard* e goletta *Le Goeland*). Il comportamento dei marinai liguri, tutti delle nuove leve, e dell'insegna di vascello ausiliaria Podestà fu elogiato dal ministro della marina: "L'équipage s'est parfaitement conduit, et les marins liguriens qui en faisaient partie, ainsi que les conscrits, qui n'avaient jamais vu le feu ont rivalisé d'ardeur et de courage avec les marins les plus aguerris". La Camera di commercio di Genova premiò con una spada d'onore il capitano del *Renard*, Baudin.

La rada di Alassio fu nuovamente attaccata la notte sul 27 giugno da un vascello, due fregate e un brick, che stavolta sbarcarono 200 uomini ad Alassio e 200 a Laigueglia. La batteria di San Michele fu nuovamente presa e di nuovo furono inchiodati i cannoni, ma stavolta la reazione fu più efficace e nessun mercantile fu catturato. Linea e guardia nazionale ebbero 11 feriti e 13 prigionieri ad Alassio, 3 morti (tra cui il sottotenente Garnier) e 6 feriti a Laigueglia, le perdite inglesi venivano stimate a un centinaio. La notte del 14 luglio 8 scialuppe di un vascello e di un brick predarono 4 navi marsigliesi in rada a Diano Marina, malgrado la reazione della batteria e di gendarmi, preposti e guardia nazionale e l'intervento di una compagnia del 52e de ligne. Quest'ultima dovette avere 13 prigionieri se poco dopo il capitano del vascello *Curaçao* mandò un parlamentare all'Isola Gallinara per proporre uno scambio al colonnello del 52e.

Le operazioni del 1813

Dai bollettini di Savary si ricava l'impressione che nei mesi successivi le operazioni costiere inglesi si siano concentrate sulle coste romane e toscane, anche a seguito dell'occupazione di Ponza nel febbraio 1813. Le incursioni sulle Riviere liguri riprendono solo a fine maggio: il 25 sei scialuppe messe in acqua da un vascello, una fregata e uno sciabecco, inseguono davanti a Porto Maurizio un convoglio di 30 vele proveniente da Ovest, desistendo poi per la reazione delle batterie. La sera del 28 due fregate [pare le stesse avvistate il 23 all'altezza di Grosseto] sbarcano 200 uomini a Monterosso presso Genova, saccheggiando la caserma dei doganieri e predando 2 mercantili, con l'effetto di far mettere l'intero comune in quarantena. Il 30, sotto Capo Noli, le stesse fregate fanno un conato contro un convoglio scortato da una goletta, ma vengono dissuasi da quella che ritengono erroneamente la reazione delle batterie [che invece, del tutto ignare del pericolo, stanno sparando a salve per festeggiare la notizia della vittoria di Bautzen].

Il 13 luglio la batteria di Diano Marina fece fuoco contro un vascello e due fregate nemiche, forse le stesse unità che il 19 furono cannoneggiate dalle batterie di Rotta e Bordighera. Stavolta dal vascello partì un landing party a inchiodare i cannoni: il tenente e un cannoniere guardacoste fecero la fine di Pietro Micca nell'eroico ma maldestro tentativo di far esplodere la polveriera, e il capitano del vascello fece salire a bordo il sindaco per dirgli che non era carino sparare contro navi che non avevano fatto niente e che la pace era imminente. Analogo episodio il 2 agosto a Vernazza, dove furono sequestrate le carte comunali e bruciati due battelli per punire l'intervento dei doganieri che il giorno prima avevano impedito a 9 canotti inglesi di predare 2 mercantili.

Un vascello e una fregata, che l'11 agosto avevano invano inseguito fino a Genova un convoglio di 45 vele proveniente da Civitavecchia e Livorno, e predato poi una tartana francese, il 13 attaccarono invano nella rada di Porto Maurizio un altro convoglio di 14 bastimenti scortati da 3 peniche e tentarono sbarchi, respinti, a Diano e Oneglia.

Il 25 gennaio 1814 un vascello inglese, che aveva predato due brick carichi di vino presso La Rotta, attaccò la batteria che aveva fatto fuoco a mitraglia, mise in fuga cannonieri e doganieri, inchiodò i pezzi, distrusse le munizioni e prese la carta dei segnali.



Vinkhuijzen Collection, NYPL. Image ID: 1639505 France, 1809
(Cannoniere guardacoste)



fr.topic-topos.com/canon-de-marine-saint-caradec



Cannone da costa da 36 libbre

cdn.fotocommunity.com/Morocco/Essaouira/Canon...

H. I corsari liguri

I corsari armati in Liguria nel 1792-1804

Stante la neutralità della Repubblica di Genova, i primi corsari liguri delle guerre napoleoniche furono quelli dell'enclave sabauda di Oneglia, che dal 1794 ripresero ad operare dall'enclave asburgica di Finale, ottenendo dal maresciallo de Vins anche lettere di marca austriache.

In risposta alla dichiarazione di guerra inglese, il 30 gennaio 1800 il governo ligure autorizzò l'armamento in corso dei privati, e armò pure due corsari pubblici, l'avviso *Il Vendicatore* di Giovanni Raffetto e la feluca di Giacomo Puccio. Inoltre Masséna, prima di lasciare Parigi per assumere il comando dell'Armée d'Italie, si era fatto rilasciare da Bonaparte 12 lettere di marca, poi accordate alla società Antonini, appaltatrice delle sussistenze e finanziata dall'onestissimo banchiere ugonotto André, per armare altrettanti corsari marsigliesi, incaricati di assicurare i vitali rifornimenti di grano per Genova. Ad essi si aggiunsero pure vari corsari liguri, cutter, brick e golette, comandati da Danovaro, Doderò, Bavastro, Dall'Orso e altri. Tuttavia questi, come i corsari corsi, non avevano lettere di marca e perciò Belleville, commissario commerciale francese a Genova, esitava a considerare buone le loro prede. Per evitare che le merci si deteriorassero e i marinai morissero di fame in attesa delle decisioni di Belleville, il 25 marzo Masséna creò una commissione speciale per far vendere i bastimenti giudicati di buona preda e restituire gli altri ai legittimi proprietari. Gerolamo Cavassa, armatore e capitano della polacca *La Galatea*, fu decorato per aver rifornito le truppe francesi bloccate a Malta.

Da parte sua il governo ligure aveva regolamentato, il 13 dicembre 1800, l'armamento dei suoi legni "in guerra e in mercanzia" prevedendo navi di almeno mille salme, con almeno 10 cannoni da sei e 30 schioppi, 20 sciabole e 24 "boccaccine o siano tromboni", ma con un massimo di 30 uomini di equipaggio. I loro capitani erano equiparati a tenenti della marina militare e i tenenti ai sottotenenti o alfieri, e potevano vestirne l'uniforme.

Appena un mese dopo la firma della precaria pace di Amiens, Bonaparte si attrezzò in vista della possibile ripresa della guerra emanando, con arrêlé del 22 maggio 1802, un *Règlement sur les armements en course*, una sorta di testo unico della normativa francese stratificatasi nel tempo, modificata proprio sull'esempio genovese per accrescere il controllo dello stato sulle modalità delle prese e sulla liquidazione dei profitti. Il giorno prima aveva inoltre scritto al ministro della marina d'inviare 4 lettere di marca in bianco al comandante delle truppe francesi in Italia, 4 al comandante dell'Isola d'Elba e altre due al ministro francese a Genova e all'agente commerciale della Repubblica ad Ancona. Tuttavia nel primo triennio di guerra l'unico

corsaro ligure con patente francese fu Giuseppe Bavastro, attivo nel 1803-04 nelle acque di Gibilterra e nel 1805 in Adriatico (v. *infra*), mentre l'unico armamento in corso fatto a Genova fu, nel febbraio 1804, quello di uno sciabecco con bandiera italiana, *Il Generoso Melzi* (6 cannoni e 46 uomini, armatore Alessandro Cumis, capitano Salvatore Puricelli), attivo in Levante.

Le imprese del Buonaparte e del Général Ernouf nelle Antille (1804-05)

Due delle rare vittorie francesi nei duelli navali delle guerre napoleoniche avvennero nel 1804 nelle Antille ad opera di due corsari e la pubblicistica navale italiana le ha rivendicate alla marineria ligure. Tuttavia una delle due unità, *Le Général Ernouf*, non poteva certamente essere considerata ligure né italiana: era in realtà il *Lilly*, un vecchio sloop olandese acquistato nel 1795 dalla Royal Navy, catturato il 15 luglio 1804 dal corsaro francese *Dame Ambert* e ribattezzato in onore del capitano generale della Guadalupa appena arrivato dalla madrepatria. Ovviamente non si può escludere che nell'equipaggio, raffazzonato sul posto, possa essere pure capitato qualche ligure, visto che la guerra li aveva disseminati dappertutto. Tale però non era il comandante, che è indicato come corso [Nicolò Facio] dalla stessa pubblicistica navale italiana, e come francese [Lapointe] dalla ben più attendibile *Naval History of Great Britain*. Pure francese e non italiano è, nonostante l'apparenza, il cognome del capitano dell'altro corsaro [Paimbeni, del *Buonaparte*].

Armato con 18 cannoni francesi da otto e 170 uomini, nel pomeriggio del 21 giugno 1804, sopravvento ad Antigua, il *Buonaparte* si scontrò con l'*Hippomenes*, pure questo uno sloop ex olandese armato con X-12, II-8 e due carronate e comandato dal capitano Kenneth Mackenzie. Scambiato lo sloop per un mercantile, Paimbeni inalberò bandiera inglese per avvicinarsi indisturbato: accolto dalle carronate, tentò di sganciarsi incendiando la nave nemica con una pentola di pece. Mackenzie si gettò allora all'arrembaggio, ma fu seguito solo da 18 dei suoi uomini: ripreso animo, l'equipaggio del corsaro contrattacò e Mackenzie, gravemente ferito, fece appena in tempo a ritornare sull'*Hippomenes* con metà degli uomini, lasciando sul *Buonaparte* 5 morti e 4 prigionieri (tra cui il 1° tenente William Pierce e il commissario di bordo William Collman). Secondo la *Naval History* il disastro fu dovuto alla viltà dell'equipaggio dell'*Hippomenes*, composto da lavativi, reclute ed ex-prigionieri francesi. Fu però vendicato il 9 novembre, quando il *Buonaparte* ebbe 20 morti, 30 feriti e gravissimi danni in uno scontro coi corsari inglesi *Thetis* (George Parker), *Penelope* e *Ceres*; rifugiatisi a Maria Galante per riparare le avarie, l'11 fu scovato dal *Cyane* (George Cadogan) al quale si arrese senza combattere.

Quanto all'*Ernouf*, il 14 aprile 1804 respinse nel porto dell'Isola delle Sante uno sconsiderato attacco notturno di 4 lance distaccate dalla fregata

Galatea (Henry Heatcote). Convinti di poter sorprendere il nemico, gl'inglesi furono invece attirati in trappola, finendo sotto il fuoco incrociato dell'*Ernouf*, di un mercantile armato e dei fortini costieri, perdendo una lancia e 65 uomini su 90, contro appena 5 morti francesi. Gl'inglesi persero tre ufficiali, due uccisi (tenente Charles Hayman e "master" Michael Birbeck) e uno catturato (tenente dei marines Robert Hall), mentre furono feriti Lapointe e il tenente Mouret, comandante la guarnigione di fucilieri imbarcati sull'*Ernouf*. Il corsaro saltò in aria il 20 marzo 1805 dopo 35 minuti di combattimento con lo sloop *Renard* armato di II-6 e 16 carronate da diciotto con 121 uomini d'equipaggio, e comandato da Jeremiah Goghlan. Il *Renard* salvò poi 55 superstiti dei 160 membri dell'equipaggio dell'*Ernouf*.

I corsari liguri con patente inglese

Durante le guerre del 1793-1815 l'Inghilterra concesse 4.000 patenti di corsa e nel solo triennio 1803-06 gli equipaggi arrivavano a 47.000 uomini. Tra questi erano numerosi i liguri, e almeno una dozzina erano capitani. Ai sensi della legge 13 ottobre 1798, ripubblicata il 6 ottobre 1803, costoro erano rei di lesa nazione, passibili di morte e confisca di metà dei beni. Non pare però che tale misura sia stata inflitta ad un equipaggio di fuoriusciti, costretto dalla tempesta a sbarcare a Gavi e arrestato nel dicembre 1801. Nel bollettino del 20 settembre 1804 Fouché avvisava Napoleone che i genovesi facevano la guerra di corsa soprattutto contro i francesi. Il 23 maggio 1805 le corvette *Mohawk* e *Tactique* catturarono presso Capo Roux il corsaro *Neptune*, con comandante genovese ed equipaggio in gran parte italiano e spagnolo. Sdegnato dalla notizia, segnalatagli il 4 giugno da Fouché, il 7 giugno l'imperatore decretò da Milano che i francesi, genovesi e napoletani catturati a bordo di corsari nemici in cui almeno i due terzi dell'equipaggio non fossero inglesi o di altra nazionalità nemica, erano considerati pirati: il capitano era punito con la morte e gli altri con la galera. Napoleone volle pure una commissione militare per applicare il decreto, retroattivamente, ai malcapitati del *Neptune*, e il 3 luglio fece scrivere da Decrès che pretendeva la testa del capitano, o come pirata o come traditore. Ma la Royale era la Royale, e sapeva da sola quello che era il suo dovere senza bisogno di farsi imbeccare da uno dell'esercito, fosse pure l'imperatore. Così la commissione tenne la schiena dritta: consentì al capitano di produrre il certificato di naturalizzazione inglese e la regolare patente di corsa rilasciatagli a Gibilterra, che gli valsero l'assoluzione e i diritti di prigioniero di guerra. Furono condannati (a 5 anni di ferri) solo 8 marinai riconosciuti come liguri o di Mahon, mentre il giudizio fu sospeso nei confronti degli altri 46 per dar loro modo di far constatare il luogo di nascita. Il capo della 2a divisione del ministero fece poi sapere al prefetto marittimo di Tolone, in via riservata, che il decreto non era stato notificato

nei porti né inserito nella raccolta delle leggi della marina e che lo stesso gran giudice l'aveva poi ritenuto nullo. La pena di morte fu però applicata almeno una volta a Venezia, dove il 14 aprile 1809 fu decapitato in piazza San Francesco a Ripa, Sante Rodin, detto "Francesetto della Giudecca".

I bollettini di polizia del 3 e 20 maggio 1808 menzionano l'arresto di 51 marinai, quasi tutti genovesi o italiani, presi su un corsaro inglese e deferiti al consiglio di guerra marittimo di Tolone e la denuncia di ex-prigionieri tornati da Algeri secondo i quali 9 capitani di corsari con bandiera inglese erano genovesi. Un decimo, tale Novella, era stato ucciso in combattimento dopo aver cagionato molti danni. In ottobre vi furono arresti di marinai genovesi per contatti col nemico. Il bollettino del 7 ottobre 1809 assicurava il deferimento alla corte criminale dei cittadini francesi trovati a bordo di 3 corsari presi dal *Vengeur* (Dodero) e di un altro preso dal *Adonis* (Lebors). Pure i prigionieri tornati a Genova nel giugno 1810 sulla bombarda *L'Utica* confermarono che i marinai dei corsari e delle stesse navi da guerra inglesi erano quasi tutti liguri. Secondo il bollettino di polizia del 29 novembre c'erano 36 liguri sul corsaro inglese *L'Esperance*, incluso il capitano, tale G. Battista di Chiavari. In dicembre arrivarono all'Elba alcuni genovesi, raccontando di essere stati catturati dal nemico e costretti a servire sul corsaro siciliano *Anime del Purgatorio* (5 cannoni, 53 uomini, capitano Giovanni), poi naufragato all'Isola di Montecristo. Furono creduti, e invece che alla corte marziale furono rimandati in marina. La pressione sociale era del resto a favore dell'indulgenza. Nel 1813 la granduchessa Elisa sospese, in attesa della decisione imperiale, l'esecuzione del genovese Maggiolo, ventenne, disertato dal brick *L'Alacrité* e trovato a bordo di una nave inglese presa dal corsaro *La Thémis*, condannato a morte il 2 febbraio del consiglio marittimo di Livorno.

Parecchi genovesi, disertori dalla marina imperiale, pur non passando al nemico, servivano sui corsari napoletani, con patto di rientrare a Napoli dopo la corsa e comunque di non abbordare in alcun porto imperiale, per non rischiare di essere riconosciuti e arrestati.

Gli armamenti in corso a Genova nel 1806-1813

Fu solo a seguito del blocco marittimo decretato da Berlino nel novembre 1806 che i capitalisti e gl'imprenditori genovesi considerarono l'armamento in corso un investimento allettante. Nel 1806 Genova ottenne l'istituzione di un tribunale di commercio per i giudizi di prima istanza sulle prede, composto da un presidente, due giudici ordinari e due supplenti eletti dai commercianti, negozianti, armatori e banchieri. Tra gli elettori c'erano vari armatori e assicuratori (Agostino Sommariva, Antonio Maglione, Michele Gattorno, Nicolò Parodi) e capitani armatori (Luigi Dodero e Francesco Sciacaluga). Il genovese Giuseppe Francesco Schiaffino fu immesso poi

nel 1808 nel Conseil de prises di Parigi, giudice di seconda istanza. L'armamento in corso attirò capitali e mano d'opera, compensando almeno in parte il declino del commercio prodotto dalla guerra e dal blocco continentale. La lettera di marca costava circa 7.000 franchi per sei mesi e recava impressi lo scudo imperiale ed emblemi guerreschi e marini. Gli armatori liguri erano oltre una ventina: Rossi, Sciaccaluga, Viale, Sacco, Doderò, Parodi, Maglione, Aicardi, Siffredi, Bonsignore, Laviosa, Musante, Bozzo, Massola, Dapassano, Angelo Bavastro, Peyrano, Percivalle, Dal Moro, Ferro, Rezza.

Complessivamente tra il 1806 e il 1812 furono armati almeno 40 corsari liguri, con un picco nel 1810, l'anno in cui l'attenuazione del blocco, con la concessione di licenze di importazione di generi coloniali inglesi (sia pure gravati da un dazio del 50 per cento) e la conseguente ripresa del commercio e del contrabbando, consentì agli armatori liguri e provenzali di accumulare immense fortune. Diversamente dalle golette e dai cutter del 1800, i corsari del blocco continentale erano soprattutto sciabecchi, veloci e di poco pescaggio. Ne furono costruiti 24, fra le 30 e le 196 tonnellate (de *Il Veloce*), ma in media di 70, tutti da maestri d'ascia della Riviera di Ponente, e in particolare a Varazze e Arma di Taggia. Altri 4 erano "mistici", ossia sciabecchi con vela quadra (anziché latina) agli alberi di trinchetto e di maestra. Il costo dello scafo, non armato, variava dalle 12 alle 30.000 lire fuori banco (ma troviamo anche prezzi di 5.000, 7.000 e 60.000). Gli altri includevano 2 brick e 3 golette prese e riarmate in corso, 1 mezza galera o galeotta (*La Bella Genovese*), 3 feluconi e bovi, speronare, cutter o semplici barche. Nel 1932 il Museo navale di Pegli conservava un modello del cutter *Il Vénus* e un acquerello della *Bella Genovese*.

Per governare uno sciabecco erano sufficienti una ventina di uomini, ma gli equipaggi erano generalmente assai più numerosi, di 70, 80 e anche 100, sia per ragioni militari sia per governare i bastimenti di presa da condurre in porto. La maggior parte erano liguri e soprattutto genovesi, ma c'erano pure molti spagnoli e altri stranieri, e anche parecchi francesi "volontari" che servivano come soldati e cannonieri dando "coesione" all'equipaggio. I corsari erano armati di fucili, tromboni ("boccacce"), pistole, sciabole e asce d'abbordaggio: sulla *Bella Genovese* c'erano pure 12 alabarde e partigiane. Dedotti diritti erariali e spese di mantenimento dei prigionieri e di giudizio il ricavo delle prede (gravato di un ulteriore ventesimo per la cassa invalidi) spettava per un terzo all'equipaggio e per due terzi all'armatore, ma a quest'ultimo incombevano sia le spese d'armamento e disarmo (nell'ordine da 20 a 40.000 franchi a seconda della durata e delle dimensioni del corsaro) sia la cauzione anticipata all'autorità che rilasciava la lettera di marca (circa 10.000 franchi), per cui una crociera liquidata con prede inferiori ai 60.000 poteva concludersi con forti perdite per l'armatore, senza contare il rischio di naufragio o cattura del corsaro.

Alcune operazioni dei corsari liguri (1806-1813)

Il 30 giugno (o il 30 maggio, secondo la *Gazzetta di Genova*) del 1806 lo sciabecco *Serpente* (VIII-12 e II-4 oppure XII-8 e IV-14, con 32 uomini d'equipaggio) di Luigi (Lodovico) Dodero sostenne un combattimento con due corsari inglesi nel golfo di Valenza, riuscendo ad ammarinare il più grosso (XVI-18 e IV-22). Pochi giorni dopo fu raggiunto sotto Alicante da due legni inglesi (da 18 e 12) usciti a dargli la caccia: ma riuscì a fuggire, col favore della notte e qualche avaria, e il giorno dopo predò presso capo Palos un altro sciabecco inglese armato di 6 cannoni. Uscito nuovamente in mare, il *Serpente* dovette vedersela con quattro corsari nemici: consultato l'equipaggio, Dodero rifiutò la resa e sostenne un impari combattimento di quattro ore, riportando gravi danni ma infliggendone di maggiori al nemico, riuscendo infine a farlo desistere e a raggiungere la costa spagnola.

Il 24 luglio 1807 la galeotta *La bella genovese*, comandata da Raffetto, catturò e condusse a Genova 2 bombardiere inglesi, valutate 40.000 pezze. Nel febbraio 1808 la *Gazzetta di Genova* dava notizia che la *Giuseppina* di Bavastro aveva catturato il trasporto *Catherine* (capitano Thomas Beckford) da 300 tonnellate, armato con 6 cannoni. Il 6 giugno dava notizia che il corsaro *Il Diogene* (capitano-armatore Nicola Bonsignore) aveva fatto tre prede in un mese.

Il decreto del 17 dicembre 1807 sul blocco continentale, dichiarò inglesi e perciò di buona preda pure i bastimenti neutri che si erano lasciati visitare in mare dagli inglesi. Con decreto dell'11 gennaio 1808 un terzo del prodotto della preda fu accordato in premio a qualunque uomo dell'equipaggio o passeggero che, entrato in un porto francese, denunciasse la provenienza del bastimento da un porto nemico o la visita in mare da parte del nemico. Il 20 aprile lo stato di guerra fu esteso alla Sardegna. Con decreto del 30 maggio fu autorizzato l'arresto in mare delle navi prive di contrassegni nazionali, riservando però metà della preda ad un fondo per l'indennizzo dei negozianti che avevano perso il carico su bastimenti predati prima della dichiarazione di guerra.

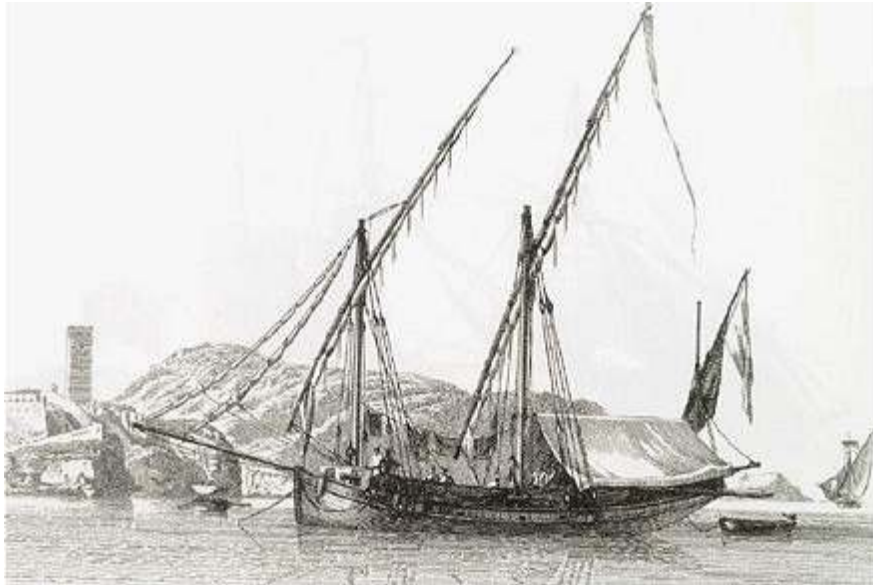
Nel maggio 1808 *Il Diogene* (Nicola Bonsignore) fece 3 prede nel Medio Tirreno. Nel luglio-agosto lo sciabecco *Il Coraggioso* (capitani Antonio Pesenti di San Remo e Giovanni Raffetto di Sturla) incrociò fra le coste sicule, spagnole e africane, sostenendo 4 combattimenti in sei settimane e portando ad Anzio 1 mercantile e 5 corsari inglesi, coi legni che questi ultimi avevano catturato (un corsaro e uno sciabecco spagnoli, una polacca genovese, una bombarda romana e una feluca di Civitavecchia). Secondo il bollettino di polizia del 29 ottobre le prese del *Coraggioso* erano state 14 e a bordo era stata trovata corrispondenza tra Ferdinando di Borbone e il re di Sardegna.

Il 12 aprile 1809 il corsaro *Le Constant* respinse 2 legni inglesi davanti a Tunisi, ma il suo capitano (Gerolamo Serra) morì poi lì di peste o di colera. Il 1° giugno *Le Jason* (Bonsignore) predò una bombarda inglese e in luglio si trovava all'Elba con *L'Antibréton* (Toniotto). Durante l'estate *La Bella genovese* e *L'Aquila genovese* predarono un brigantino austriaco e uno inglese sotto Palermo e altri due erano segnalati nelle acque napoletane, il *Sans-peur II* di Giovanni (o Giacomo?) Carli e *La Stella di Napoleone* (o di Bonaparte). Il 7 agosto il *Serpente* di Doderò rientrò a Genova con 4 prede, e ne fece altre 2 in settembre. In ottobre il *Petit Gustave* (capitano Calvi) prese il brick *L'Espérance*. L'8 novembre il *Franklin* (capitano Domenico Pagliano di Laigueglia) portò a Genova l'inglese *Pelican* armato con 10 cannoni.

Nel febbraio 1810 lo sciabecco *Le Scipion* fu catturato dagli'inglesi al largo di Capo Tavolara (Olbia), ma il numero dei corsari imperiali raggiunse il picco massimo: ne furono armati due pure a Tolone, *Le Cosmao* e *Le Dubordieu*. La crociera del *Vengeur* fruttò 39.000 franchi per due prede spagnole e 89.000 per il brick *John* venduto a Tunisi. Il 27 giugno lo sciabecco *Dauphin*, uscito il 26 da Civitavecchia, sostenne mezz'ora di combattimento con un legno siciliano e, pur avendogli inflitto gravi perdite, dovette ritirarsi quando entrambi gli ufficiali (il capitano Gardet e il tenente) furono mortalmente feriti. Il 14 luglio lo *Charlemagne* (capitano Pieri) arrivò a Tolone dopo aver sostenuto uno scontro. Un corsaro ligure (capitani Sciaccaluga e Gavasso) partecipò con altri napoletani al combattimento del 27 luglio davanti a Reggio. Il 25 luglio *La Bella Genovese* ricavò 3.154 franchi per la vendita a Civitavecchia di un bove maltese, e il 30 altri 9.989 dal console francese a Napoli per il leuto sardo *Gesù, Giuseppe e Maria*. Rientrato a Genova il 28 giugno dopo sette mesi di corsa e 14 prede, di cui cinque inglesi, *L'Indomptable* ripartì quasi subito per una nuova crociera e il 12 agosto portò a Patrasso la bombarda inglese *Sant'Antonio* con un carico di sapone, fichi secchi, uva sultanina e acquavite che fruttò 11.237 piastre. Il 22 settembre *Le Renard* (capitano Copello) portò a Civitavecchia la goletta americana *Playmate* predata in acque tunisine.

Il 29 maggio 1811 il *Dauphin* (II-6, armatore Stefano Maglione, capitano Pietro Parodi) condusse nei porti calabresi un brick e due bombarde nemiche predate sulle coste siciliane, e il 24 luglio catturò pure un corsaro siciliano. Il 2 settembre, inseguito fino in rada dal nemico, *Il Serpente* (Doderò) tornò a Genova con un ricco carico di cotone, lane e vino di Cipro. Nel novembre 1811 il *Monitore di Napoli* segnalava il ritorno, con prede siciliane, del *Maria Luigia* (Agostino Patriota) e di altri 2 corsari omonimi, il *Temerario* napoletano di Marco Caivano e il *Temerario* ligure di Giuseppe "Ruffetti" (Raffetto). Nell'estate 1812 il *Sans-peur* (capitano Costa di Genova), predò ancora un legno siciliano. In agosto l'equipaggio di un ignoto corsaro genovese, costretto da uno sciabecco siciliano ad

accostare in una cala malsana della Sardegna, fu sterminato dalla febbre: all'arrivo in Corsica erano già morti 13 uomini su 23. Il 25 gennaio 1813 *La Bella Genovese* ricavò 50.000 franchi per 2 leuti, 1 brick e 1 bovo, con una perdita di 11,982 per l'armatore. Il *Giornale degli Annunci* di Napoli, del 10 maggio 1813, dava notizia di 3 prede portate a Napoli dal ligure *L'Ercole*.



Mistico Incisione da "*Collection de toutes les espèces de bâtimens de guerre et de bâtimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*", Paris, 1802, di Jean-Jérôme Baugean.



Scontro navale fra sciabecchi algerini e genovesi. Ex voto di anonimo. Galata Museo Navale, Genova. www.sullacrestadellonda.it



Giuseppe Bavastro (da Toselli, *Biographie Niçoise*)

I. Capitan Bavastro (1760-1833)

I suoi primi quarant'anni (1760-1800)

Probabilmente il cognome di Giuseppe Bavastro deriva dal Barbastro, la regione della Spagna da dove la sua famiglia si era in passato trasferita a Genova. Nato nel 1760 a Nizza (o a Sampierdarena) dall'ingegnere idraulico Michele e da Maria Geronima Parodi, di ricca famiglia genovese, fu talmente avverso allo studio da restare analfabeta, attratto invece dalla vita del marinaio che iniziò quindicenne con una crociera di due anni in Levante sulla fregata nizzarda *L'Intrépide* comandata da uno zio materno. Al ritorno, sollecitato da tale Ruffi, si arruolò nei Dragoni di Savoia, di stanza a Nizza. Ottenuto il congedo nel 1778, nel 1785, dopo che aveva messo su famiglia, il padre gli finanziò l'acquisto a Genova di una goletta da 100 tonnellate (*La Nizzarda*), rivenduta nel 1786 e sostituita con un tre-alberi regalato dallo zio, poi sostituito a sua volta da una polacca da 250 tonnellate con 4 cannoni (*Saint Joseph*). Sostenuto dalle case Parodi e Savarelli, nel 1788 si trasferì a Genova per commerciare con la Sicilia, con la Spagna e con Marsiglia, diventando rapidamente molto ricco ed entrando in affari con famiglie in vista come Lucca Gentili, Carega e Balbi e divenne pure famoso per aver affondato una feluca algerina che l'aveva attaccato nei pressi di Almeria, ma anche per il suo strano idioma levantino e per la sua abitudine di gettare ai poveri, dalla finestra di casa, monete arroventate per il piacere di sentirli urlare quando le raccoglievano (come il marchese del Grillo!). Durante il Terrore si arricchì ulteriormente, organizzando insieme alla famiglia Laflèche di Marsiglia l'emigrazione dei realisti, che pagavano a caro prezzo un passaggio clandestino per Genova. Nondimeno nello stesso 1793, benché Nizza fosse già stata annessa alla Francia, accettò il comando dello sciabecco nizzardo *Masséna* (armatore Sapey), che impiegò poi, assieme al genovese *Nostra Signora del Belvedere*, anche per missioni di collegamento e spionaggio a favore della Francia, attirando l'attenzione del console inglese Francis Drake. Nel 1798 si mise a completa disposizione dei capitani Durbec e Sibille, peraltro già sui amici, delegati per requisire naviglio ed equipaggi liguri per la spedizione in Egitto.

Suo amico (forse d'infanzia) era pure il compatriota André Masséna, che, secondo la *Biographie Nîçoise* di Toselli, aveva certamente frequentato nel 1789 [durante i mesi che il futuro maresciallo trascorse a Nizza dopo essersi congedato dal Royal-Italien] e che ritrovò nel 1800 comandante dei resti dell'Armée d'Italie arroccati a difesa di Genova. Masséna impiegò Bavastro per scortare i rifornimenti di grano insidiati dalla k. K. Flotille an der Riviera e poi per difendere il porto di Genova contro la flotta inglese. Bavastro mise a disposizione dell'amico tutte le sue risorse finanziarie e rischiò la vita forzando il blocco inglese per portare a Genova il generale

Oudinot. Affiancato all'inetto Patrizio Galleano come comandante effettivo della galera *Prima*, trasformata in batteria flottante, la notte del 21 maggio si fece però sorprendere dall'abbordaggio di 10 lancioni della fregata inglese *Aurora* e dalla contemporanea rivolta della ciurma (composta da detenuti politici), e sfuggì di poco alla cattura tuffandosi dalla poppa e raggiungendo a nuoto il molo. Alla capitolazione ottenne un passaporto inglese per tornare dalla madre a Nizza, dove si trasferì con la famiglia e col *Masséna*. Masséna gli dette un pubblico riconoscimento elencando le sue imprese in un ordine del giorno datato da Milano il 10 messidoro anno VIII.

Le operazioni nello Stretto di Gibilterra, in Adriatico e a Gaeta (1803-06)

Bisognoso di rifarsi della fortuna perduta a Genova, già alla fine del 1802 Bavastro ottenne una delle patenti di corsa rilasciate dal primo console e i capitali di Giacomo Donny per armare lo sciabecco nizzardo *L'Intrepido* (2 o 4 cannoni da otto e 45 o 75 uomini a seconda delle fonti), col quale salpò in dicembre per appostarsi nelle Egadi in attesa dell'imminente ripresa delle ostilità contro la bandiera inglese. Le sue prime catture, nella primavera del 1803, furono 3 brick venduti a Napoli. Spostatosi poi oltre Gibilterra, sotto la punta di Tarifa, il 24 agosto attaccò un convoglio di 5 vascelli e 2 brick proveniente da Liverpool con rifornimenti per Malta e 2 diversi abbordaggi catturò entrambi i brick (*Astrea* e *Mary Stevens* da 14 cannoni e 35 uomini). La crociera del 1803 fruttò complessivamente 2 milioni di franchi e, riconoscendo, l'armatore dell'*Intrepido* gli regalò una sciabola d'onore arabescata [ora al Museo Storico Navale di Venezia]. Inoltre, su rapporto del ministro della marina, il 27 settembre 1803 Napoleone lo insignì dell'ascia d'abbordaggio [arma d'onore della marina, poi commutata nella legion d'onore] e del grado di capitano di fregata ausiliario. Poco dopo, informato da un tale Perez che un battaglione di granatieri francesi destinato alle Colonie era stato costretto a sbarcare a Ceuta (in territorio neutrale spagnolo), Bavastro li soccorse a proprie spese e li trasportò in due viaggi ad Algeciras. I brick predati servirono allo scopo e furono poi venduti a Tarifa il 4 giugno 1804. Il 9 settembre, sulla strada del ritorno, predò pure il brick *Pelican* con sale, olive, seta, ambra e cotonati di Smirne, venduto poi a Sfax, da dove il 23 fece vela su Nizza.

Nel febbraio 1805 Bavastro salpò ancora per lo Stretto di Gibilterra con un nuovo sciabecco da 14 cannoni e 80 uomini (*L'Intrepido II*). Questa volta la campagna fu breve, perché già il 13 marzo, a Cabo de la Nao, prese 2 velieri da 10 cannoni venduti ad Alicante e poi un altro a Maiorca. Sulla strada del ritorno prese pure un canotto della fregata *Phoebe* con 17 uomini inclusi 1 tenente e 3 *midshipmen* (all'isolotto di Cabrera, nelle Baleari). Il ricavo della campagna fu di mezzo milione di franchi e in autunno Bavastro si recò a Milano per investire i capitali, e di qui, scoppiata la guerra con

l'Austria, proseguì per Ancona. Qui armò uno sciabecco da 18 cannoni (*Il Masséna II*, con bandiera francese) formando flottiglia coi corsari italiani *Il Verdier* (Prébois) e *Il Pino* (Bartolomeo Paoli) e catturando in otto giorni 12 mercantili dalmati, inclusi il brigantino *Superbo* e 2 polacche prese il 5 dicembre, tre giorni dopo la tregua. Il ricavo dell'Armamento di Ancona fu di 600.000 franchi, ma non fu per ringraziare la Madonna che Bavastro fece una pia visita al Santuario di Loreto, bensì per impetrarne l'aiuto dopo aver appreso il fallimento di una società nizzarda, che gli cagionò forti perdite di denaro. Masséna preparava intanto l'Armée de Naples e il 15 gennaio 1806, dal quartier generale di Spoleto, gli ordinò di raggiungerlo a Napoli, dove gli dette il comando provvisorio della fregata ex-borbonica *Fama*. In attesa delle riparazioni, il 12 marzo fu destinato al comando delle cannoniere che dovevano attaccare dal mare la piazza borbonica di Gaeta. Arrivato il 19 marzo con una speronara al quartier generale di Castellone, il 21 tentò d'incendiare il porticciolo di Gaeta con un brulotto, che però venne colpito e fatto esplodere a distanza di sicurezza dalle batterie della piazza. Nel frattempo Napoleone si era però risentito dell'iniziativa di Masséna di mettere uomini suoi alla testa della forza navale dell'Armée de Naples, e già il 2 marzo aveva scritto al fratello Giuseppe di licenziare e rimandare in Francia Bavastro e Sibille.

Le operazioni sulle coste spagnole (1807-1813)

A quanto parte Bavastro non obbedì all'ordine di rimpatrio, anche se non è chiaro cosa abbia fatto nei mesi successivi. Tornato ad Ancona il 6 agosto, e non avendo trovato committenti affidabili, liquidò il suo patrimonio e nel gennaio 1807 rientrò a Nizza per riprendere l'attività corsara, accompagnato dal primogenito Michele come secondo di bordo. Il nuovo legno era una polacca da 16 cannoni e 90/130/150 uomini (*Il Principe Eugenio*, armato da Joseph Pollan). Scelse personalmente l'equipaggio nei porti intorno a Marsiglia e punì una rivolta scegliendo due uomini a caso e lasciandoli per alcuni giorni a pane e acqua in un isolotto. Il 15 marzo, al largo di Orano, prese all'arrembaggio la *Lady Saumarez*, portandola a Nizza. Ripartito a metà aprile, un mese dopo prese il corsaro *Cygogne*, che però portava tabacco di contrabbando: per non dover riconsegnare il carico al governo, Bavastro si aggiustò alla chetichella con l'armatore Pollon di Barcellona, il quale lo armò in corso col nome di *Le Prince Jérôme* e ne dette il comando al figlio di Bavastro. A fine maggio, sotto Barcellona, fece una preda da 1.5 milioni di franchi (il *Catherine* da 300 tonnellate). Il 10 giugno, nelle acque di Orano, prese dopo duro combattimento (3 morti e 6 feriti contro 4 e 9) il famoso corsaro da 18 pezzi *Fanny de Jersey* diretto dalla Sicilia a Gibilterra, con a bordo 3 ufficiali del *35th Foot*, e lo vendette a Tarragona.

La sera del 6 agosto, mentre scortava da Almunia a Marsiglia il brick *La Belle Caroline* (12 cannoni e 40 uomini) comandato dal nipote Michele, Bavastro incontrò presso Palamos (Cabo San Sebastian) la fregata *Hydra* da 38 (capitano George Mundy). Si rifugiò allora nel porticciolo di Begur, protetto da un lato da scogli e rocce adatte al tiro di moschetteria e dall'altro da una batteria di 4 pezzi da ventiquattro; nel porto si trovava inoltre pure il brick spagnolo *Carmen del Rosario* (4 cannoni e 40 uomini). Il mattino seguente Mundy fece riconoscere il porto e verso l'una ancorò, spiccando il tenente Edward O'Brien Drury con 50 marinai e marines su 4 scialuppe a prendere la batteria. Coperto dal fuoco della fregata, Drury prese la batteria e poi il villaggio e le alture dominati. A Bavastro non rimase che abbandonare le sue navi e sparacchiare coi moschetti: ma le perdite inglesi furono di 1 morto e 2 feriti a bordo e 3 feriti a terra. Scornato, Bavastro s'immaginò o affabulò di essersi scontrato col leggendario *Seahorse* di Lord Cochrane (che già nelle acque sarde l'aveva costretto a mollare una preda). Questa versione fu poi raccolta dal suo biografo nizzardo, ma smentita dalla *Naval History of Great Britain*.

Con un ricavo di appena 300.000 franchi, la campagna del 1807 era in passivo già prima della perdita del *Principe Eugenio*, tanto che Bavastro aveva già pensato di venderlo. Ma, a forza di cavilli e di interventi diplomatici, riuscì a farsi indennizzare dal governo spagnolo per la mancata resistenza della batteria e usò il ricavato per ristrutturare a Barcellona la *Lady Saumarez*, rimasta invenduta, trasformandola in un robusto corsaro da 18 cannoni, 18 mortai e 74 uomini, col nuovo nome di *La Joséphine*. Il 19 novembre era di nuovo in mare e pochi mesi dopo cooperò all'occupazione francese della Catalogna col nuovo corsaro *Il Nettuno*, che il 17 giugno 1808 fiancheggiò la marcia della Divisione italiana Lechi da Barcellona al forte di Mongal, tenendo in rispetto le cannoniere della fregata *Impérieuse* comandata da Cochrane [che il 31 luglio sbarcò coi marines e demolì il forte]. Il ricavo della campagna del 1807 arrivò a 2 milioni e mezzo, e le estorsioni sistematiche messe in atto a Barcellona dal generale Lechi (poi rimosso e tenuto per quattro anni agli arresti in Francia) beneficiarono pure Bavastro, che accumulò una fortuna enorme in immobili, titoli, bastimenti e mercanzie.

Nel 1809 fece campagna con *L'Intrepido III* [uno sciabecco preda strada facendo dalla Divisione navale venuta da Tolone per il rifornimento di Barcellona] sulle coste africane e arrivò ad Algeri con 8 prede inglesi e spagnole. Il console generale francese, Dubois Thinville, era però a Parigi, e a Bavastro non rimase altro che lasciare le prede sotto la custodia del dey e dei banchieri ebrei Bacri e raggiungere il console nella capitale. Qui ritrovò Masséna e il ministro della marina Decrès gli fece la sorpresa di portarlo alle Tuileries per esibirlo davanti a Napoleone. Il colloquio, riferito poi dal caposquadrone de Brecqueville, ADC di Masséna, avvenne nelle due lingue

franche parlate dai protagonisti, l'italo-corso di Napoleone e lo *swahili* mediterraneo di Bavastro. Ottenuti 600.000 franchi dalle vendite ad Algeri, il corsaro passò l'inverno a Parigi, e il 21 aprile 1810 Masséna lo incluse nello stato maggiore della sua nuova Armata in Portogallo. Bavastro lo raggiunse a Coimbra e il 21 ottobre fu nominato comandante del porto di Santarem sul Tago, dove fu raggiunto dall'*Intrepido III*. Dopo il richiamo di Masséna in Francia, il 1° giugno 1811 fu trasferito allo stato maggiore del maresciallo Soult, che lo nominò ispettore delle coste e comandante del porto di Malaga. La campagna del 1812, che fruttò ancora mezzo milione di franchi, ebbe per scopo il rifornimento della piazza mediante la cattura dei carichi di grano in transito davanti Algeri. Il 29 febbraio *L'Intrepido III* predò uno sciabecco e un altro legno inglese; poi, evitata una fregata davanti all'Isola di Alleron, prese un mercantile e ne bruciò un altro insieme ad un corsaro. Tuttavia poco dopo, attaccato da 6 unità nemiche, fu costretto a sbarcare: ebbe però il tempo di far saltare in aria *l'Intrepido* salvandone la bandiera. L'equipaggio ebbe varie peripezie coi guerriglieri spagnoli e con le barchette requisite ai pescatori, ma in dicembre Bavastro era ancora in grado di portare a Tarragona una preda (*Vicissitude*).

Le traversie del dopoguerra e le imprese in America e in Algeria

Seguendo la ritirata francese, alla fine del 1813 Bavastro dovette lasciare tutto quel che non poteva portare con sé nelle mani rapaci di Mariquita Hudson, un'anglo-spagnola sposata a Malaga in seconde nozze e che, in coppia con la madre, richiama alla mente le *Maranas* di Balzac. Dopo una visita a Tolone per prendere consiglio da Masséna, cercò invano, prima a Nizza e poi a Genova, capitalisti disposti a rischiare ancora un armamento in corso. Nel 1814 rimase a Genova, complottando di far evadere Napoleone dall'Elba. Avvisato da un amico che la polizia era sul punto di arrestarlo, si trasferì per un paio di mesi a Nizza, e di qui a Malaga a reclamare i beni lasciati alla moglie, accettando infine di farsi liquidare dalla suocera con 1.500 *gourdes*. Arrivato a Lisbona, tornò indietro per Napoli, dove Murat lo nominò consigliere navale incaricandolo di ispezionare le coste. La caduta di Murat lo sorprese nell'isola di San Nicolò, alle Tremiti, da dove tornò in Francia a bordo della fregata inglese *Parthenope*. Sbarcato al Fréjus, fu dapprima a Genova e poi ad Algeri per riscuotere i crediti con Bacri. Pure il dey lo incaricò di ispezionare le coste, ma Bavastro – turco coi cristiani e cristiano coi turchi – rimase neutrale durante il bombardamento devastante compiuto nel 1816 da Lord Exmouth. Nondimeno gli agenti consolari sardo e toscano lo accusarono di tramare rappresaglie algerine sulle coste italiane tanto da indurlo a recarsi a Livorno per confutare sospetti e calunnie.

A Livorno impiegò le somme recuperate ad Algeri (3 milioni di franchi) per costruire ed armare una fregata da 40 cannoni e 110 uomini, battezzata

L'Espoir, con la quale – spiegato il tricolore francese – salpò per la Guaira, per offrire i suoi servigi alla Repubblica del Venezuela in guerra con la Spagna. Arrivato nel novembre 1818, fu ricevuto nella marina bolivariana come comandante della fregata *Belona*, con la quale prese parte allo sbarco di Cumaná del 6 luglio 1819. Fu proprio Bavastro ad effettuare la ricognizione e poi a coprire lo sbarco delle truppe imboscando la fregata davanti ad un fortino dominante e impegnandolo in un furioso duello d'artiglieria, concluso con l'esplosione del fortino e l'affondamento della fregata, i cui superstiti si salvarono a nuoto. Isolato dalla nomenclatura bolivariana, nel settembre 1820 Bavastro accettò il comando del corsaro *Poupe* da 46 cannoni armato dalla colonia inglese dell'Isola Margarita [dirimpetto a Cumaná] ma pochi mesi dopo decise di abbandonare per sempre il mestiere di corsaro e nel giugno 1821 sbarcò a New Orléans dove acquistò una tenuta e trascorse alcuni anni tranquilli. Colto da nostalgia, nel 1826 tornò in patria, estivando a Livorno e svernando a Nizza. Ancora arzillo, sentito che si stava preparando l'occupazione dell'Algeria, nel giugno 1829 offerse i propri servigi, e infine, con la raccomandazione del conte d'Entraques, il 20 febbraio 1830 fu aggiunto allo stato maggiore dell'ammiraglio Duperré quale “officier pratique”. Divenne così capitano del porto di Algeri, ufficiale della legion d'onore e – il 5 agosto 1832 – cittadino francese. Morì nella scuderia di casa il 10 marzo 1833, sbalzato di sella da un cavallo arabo.

LE NAVI ARMATE O COMANDATE DA BAVASTRO		
Tipo	Nome	Note
Gol.	<i>La Nizzarda</i>	Da 100 t., armata a Genova nel 1785.
Pol.	<i>Saint Joseph</i>	Da 200 t. e 4 cannoni, armata a Nizza nel 1786
Fel.	<i>La Vittoria</i>	
Pol.	<i>L'Invitta</i>	
	<i>La Jolie Faissolle</i>	Dal nome della moglie
	<i>L'Héroïque</i>	
	<i>San Pietro</i>	
Gol.	<i>Santa Gersosima</i>	Dal nome della madre
Sciab.	<i>Il Masséna I</i>	Armato a Nizza nel 1793
	<i>N. S. del Belvedere</i>	Armato a Genova
Sciab.	<i>L'Intrepido I</i>	Armato a Nizza nel dicembre 1802. 4 cannoni e 45/75 uomini
Sciab.	<i>L'Intrepido II</i>	Armato a Nizza nel febbraio 1805. 14 cannoni e 80 uomini.
Sciab.	<i>Il Masséna II</i>	Armato ad Ancona nel dicembre 1805. Da 18 cannoni
Pol.	<i>Le Prince Eugène</i>	Armato a Nizza. 16 cannoni e 90/150 uomini, affondato il 6.8.1807
	<i>La Joséphine</i>	Ex- <i>Lady Saumarez</i> , 18 cannoni e 71 uomini. Campagna nel 1807-08
	<i>Il Nettuno</i>	Campagna estiva del 1808
Sciab.	<i>L'Intrepido III</i>	Predato. Campagne del 1809-1812. Fatto esplodere il 29.2.1812.
Freg.	<i>L'Espoir</i>	Armata nel 1818 da Bavastro (110 uomini e 40 cannoni)
Freg.	<i>Belona</i>	Unità della marina da guerra bolivariana 1818-19
Cors.	<i>Poupe</i>	armato nel 1820 dalla colonia inglese dell'Isola Margarita

Numero e costo annuo degli impiegati di Marina a Genova (in franchi)							
Classe	N.°	Appuntamento annuo / totale		Classe	N.°	Appuntamento annuo / totale	
Capo d'amministr.	1	6.000	6.000	A riportare	24	-	60.600
Direttore dei viveri	1	4.800	4.800	Commessi 2a cl.	11	1.200	13.200
Inspettore	1	4.800	4.800	Comme. straord.	4	1.000	4.000
Tesoriere invalidi	1	4.000	4.000	Chirurgo	1	960	960
Capo militare	1	3.600	3.600	Comme. straord.	3	800	2.400
Guarda magazzino	1	3.000	3.000	Comme. straord.	9	600	5.400
Sotto guarda mag.	1	1.200	1.200	Cappellani	2	600	1.200
Sotto commissari	4	2.400	9.600	Guardiani cont.	2	600	1.200
Capo parco d'art.	1	2.400	2.400	Inferm. magg.	1	600	600
Capo contab. viveri	1	2.200	2.200	Sotto infermiere	1	432	432
Medico in Capo	1	2.200	2.200	Guardiani	14	432	6.048
Commessi princip.	6	1.800	10.800	Sindaci marina	4	600	2.400
Commessi 1a cl,	4	1.500	6.000	Portieri	5	600	3.000
Totale a riporto	24		60.600	Totale	81		101.400
Più 28 impiegati nelle due Riviere (5 sottocommissari, 1 sottoispettore, 1 capo militare, 6 commessi, 3 cassieri degl'invalidi, 12 sindaci e preposti di marina) per un costo annuo di franchi.36.000.							
Spese di cancelleria (carta, penne, inchiostro): 14.000 fr. annui (2.000 al capo di amministrazione e al guardamagazzino, 1.500 pai sottocommissari dell'approvvigionamento delle ciurme, dei cantieri e ospedali, dell'armamento e iscrizione marittima, all'ispettore e al direttore dei viveri; 1.000 al SC dei fondi e reviste e 500 al tesoriere degl'invalidi e ai capi militare e del parco d'artiglieria.							
Uffici	Capo Ufficio	Commessi				Guardiani	Altri impiegati
		Prp	1 cl	2 cl	stra		
Principale	Capo d'amministr.	1	-	1	2	3	-
Approvvig.	Sottocommissario	1	-	1	2	1	-
Ciurme		-	1	-	-	-	-
Cantieri	Sottocommissario	2	1	-	1	1	-
Ospedali		-	-	-	1	1	Medico, chirurgo, inferm.
Fondi e Riv	Sottocommissario	-	-	1	3	1	-
Magazzino	Guardamagazzino	1	1	1	3	4	2 guardiani contabili
Viveri	Direttore	-	-	4	-		Capo di contabilità
Armamenti	Sottocommissario	-	-	1	1	1	-
Iscrizione M		1	-	1	-	1	4 sindaci
Inspezione	Sottoispettore	-	1	1	2	1	-
Invalidi	Tesoriere	-	-	-	-	-	-
Movimenti	Capo Militare	-	-	-	1	-	-
Artiglieria	Capo del Parco	-	-	-	-	-	sottoguardamagazzino
Totale	11	6	4	11	12	14	13 inclusi 2 cappellani
5 Portieri (Porta principale della Darsena, Porta del Bagno, Bocca, San Tomaso e Cantiere)							
Archivio USMM Roma							

FUNZIONARI, IMPIEGATI E UFFICIALI DELLA MARINA A GENOVA NEL 1810	
Uffici	Titolari
Capo del sotto-ciircondario di Genova	Commissario principale FONTANE
Capo del segretariato	Commissario principale ROMIEU
Capo militare e dei movimenti	Capitano di fregata GIUSTINIANI
Ufficiale addetto	Insegna di vascello ausiliaria CAILLOR
Capo del parco d'artiglieria	Colonnello ...ODEBERT
Ufficiale addetto	Capitano in 2a ...AMADE
Guard'artiglieria	BUCELLI
Capo del genio marittimo	Sottoingegnere di 1a classe BOUCHER
Capo dei lavori marittimi	TAGLIAFICHI Padre
Commesso disegnatore e invigilatore de' lavori	TAGLIAFICHI Figlio
Capo d' amministrazione	Sottocommissario DE SAINT
Approvvigionamenti e cantieri – capo	Sottocommissario CAUSSE
Sottoguardamagazzino	DE NEGRI – FERET
Fondi e riviste – capo	DE SAINT
Commesso principale ai fondi e riviste	ROLANDELLI
Viveri e ospedali – capo	Sottocommissario ERIAU
Commesso principale ai viveri e ospedali	MOREILLET
Ispettore alle masse	Sottoispettore di 1a classe MAREC
Commesso all'ispezione	EIGUIER
Procuratore imperiale presso la corte criminale, magistrato di sicurezza e commissario relatore al Tribunale di marina	CHALLAYE
Greffier del tribunale di marina	EYRAUD
Ufficiale di sanità di 1a classe	DELIVET, medico
Ufficiale di sanità di 3a classe	CALDERONI
Farmacista	DE NEGRI
<i>L'Enciclopedia lunario poetico-scientifico per le dame, anno 1810, Genova, Stamperia Francese.</i>	

<i>Circoscrizione marittima della Liguria – Decreto 7 dicembre 1805 - A</i>	
<i>Quartiere della Spezia</i>	
Sindacati o Stazioni (*)	Comuni
Portovenere	Vernazza – Corniglia – Manarola – Rio Maggiore – Porto Venere
La Spezia	Fezano – Cadimare – Marola – La Spezia
Lerici	Pitelli – S. Terenzo – Lerici – Tellaro – Ameglia
<i>Quartiere di Chiavari</i>	
Rapallo (*)	Portofino – S. Giacomo di Costa – S. Margherita – S. Michele di Pagana – Noza/Sego – S. Pier Novella – S. Ciro – Rapallo – Zoagli – S. Pietro di Rovereto
Chiavari	Chiavari – Lavagna – Cavi
Sestri L. (*)	Sestri Levante – Riva – Trigoso – Moneglia
Levanto (*)	Deiva – Framura – Bonassola – Levanto
<i>Quartiere di Genova</i>	
Voltri	Voltri – Palmaro – Pra – Pegli
Sestri Ponente	Sestri Ponente – Cornigliano
Sampierdarena	Sampierdarena – Rivarolo
San Teodoro	San Teodoro – Santa M. ... di Granasolo – San Benedetto al Porto
San Tommaso	S. Tommaso – S. Giovanni – SS. Carlo e Vittorio – S. Sisto – S. Fede – S. Sabina – N. S. del Carmelo – S. Ciro
N. S. delle Vigne	N. S. delle Vigne – S. Maria Maddalena – S. Pietro – S. Matteo – S. Lorenzo – S. Donato – S. Giorgio – SS. Cosma e Damiano – N. S. delle Grazie – S. Marco – S. Croce
San Salvatore	S. Salvatore – S. Stefano – S. Andrea – S. Vincenzo – Crucifero
Sturla	La Foce – Boccadasse – Sturla – Quarto – Quinto – Sant'Ilario
Recco	Bogliasco – Corsanego – Sori – Pozzo – Recco – Camogli – Caveno – San Fruttuoso
<i>Quartiere di Savona</i>	
Pietra Ligure	La Pietra – Borzi
Finale (*)	Finale Ligure – Finale Pia – Borgo – Varigotti
Noli	Noli – Spotorno – Borgo Verezzi
Savona	Porto di Vado – Vado – Zinola – Lezino – Fornace – Savona – Albissola Marina – Albissola Superiore – Celle
Varazze	Varazze – Invrea – Cogoleto – Arenzano

<i>Segue Circostrizione marittima della Liguria – Decreto 7 dicembre 1805 - B</i>	
<i>Quartiere di Porto Maurizio</i>	
S. Stefano	Riva – S. Stefano – Castellaro – Bassano – Tergorio – Pompeiana – Cipresso – Laigueglia – Costa Bainiera – Torre de’ Paponi – Bosco Mare
P. Maurizio	S. Lorenzo – Poggi – Piani – P. Maurizio – Civezza – Torassa – Dolcedo – Caramagna Superiore e Inferiore – Cantalupo/Rini - Molto – Pietra Bruna – Montegrosso – S. Agata
Oneglia	Oneglia – Borgo d’Oneglia – Bertagno – Villa Viani – Villa Guardia – Castelvechio – Ponte d’Ascio – Gazelli – Testa d’Oneglia
Diano (*)	Diano Marina – Diano Castello – Cervo – Rollo – Pairola – Bozello – Arentino – Sarca – Calderina – Faraldi
Alassio	Andora – Cella de Micheli – Laigueglia – Alassio – Albenga – Moggio – Stellanello – Leca – Garlenda – Casanova
Loano (*)	Ceriale – Campo Chiesa – Balestrino – Borghetto – Toisano – Boissano - Loano
<i>Quartiere di San Remo</i>	
Ventimiglia	Ventimiglia – Cabane - Camporosso - Vallecrosia
Bordighera	San Biagio – Soldano – Vallebona – Bordighera – Borghetto - Seborga
San Remo	San Remo – Poggio – Verezzo – La Colla – Bussana – Ceriana – Taggia N. S. dell’Arma (Arma di Taggia)

LA COSCRIZIONE DI MARE NEI DIPARTIMENTI LIGURI								
Anni	Chiamata	Dipartimenti				Totale	Contingente totale	% dei liguri
		Genova	Montenotte	Appennini	S. Remo			
1806	3 agosto 1806	20	-	-	-	20		
1809	22 gennaio 1808	72	101	32	-	205		
1811	13 febbraio 1811	310	308	211	59	888	6.667	13.3
1812	14 luglio 1811	387	308	264	74	1.033	6.667	15.5
1813	24 agosto 1812	400	325	279	82	1.086	9.000	12.0
1814	20 gennaio 1813	370	307	275	73	1.025		
TOTALE contingenti di mare		1.559	1.349	1.061	288	4.257		
Popolazione soggetta alla leva di mare		160.057	124.637	109.867	n. d.	394.561		
Tasso di leva marittimo		<i>0.97</i>	<i>1.08</i>	<i>0.96</i>	-	<i>1.00</i>		
Coscritti di terra		11.535	9.073	5.706	1.043	27.265		
Popolazione totale 1807		409.966	297.730	213.465	45.035	966.196		
Tasso di leva terrestre		<i>2.81</i>	<i>3.05</i>	<i>2.67</i>	<i>2.32</i>	<i>2.82</i>		
Non sono inclusi i marinai levati sull’iscrizione marittima o requisiti a forza.								
Da Massimo Meregà, “Il servizio militare nella Repubblica Ligure e nei dipartimenti liguri dell’Impero francese 1797-1814” in <i>Atti della Società Ligure di storia patria</i> , N. S., XXIII (XCVII) fasc. II, Genova, 1983, p. 340. Le cifre in corsivo sono presunte.								
Ripartizione del contingente 1813 di Genova (400+8 rimpiazzati) tra i quartieri e i cantoni costieri								
Quartieri		Cantoni						
S. Teodoro	12	Sestri	26					
S. Vincenzo	22	Nervi	31					
Pré	38	Voltri	36					
Maddalena	38	Rivarolo	37					
Portoria	58	Recco	45					
Molo	34	S. Martino	31					
Totale	202	Totale	206					

CORSARI LIGURI 1807-1814. A)							
Tipo	Nome	Ton	C	E	Cantiere	Capitano	Armatore
Anni 1806-08							
S	<i>Il Serpente</i> 1806-09	190	14	85	Varazze	Ludovico Dodero "Corsaro"	Dodero
Gale- otta	<i>La Bella Genovese</i> 1807-1813	31	3	57	Varazze	Giuseppe Raffetto di Sturla Giorgio del Moro di Vernazza Nicola Bregante (1813)	Sciaccaluga e Viale (P) Giacomo Lagomarsino di Genova (LB)
S	<i>Il Coraggioso</i> 1808					Antonio Pesenti di S. Remo Giuseppe Raffetto	Parodi
S	<i>Il Diogène</i> 1808			56		Nicola Bonsignore	Nicola Bonsignore
M	<i>Le Constant</i>	101			Arma (1800)	Pietro Gentile di Laigueglia Gerolamo Serra (m.1809) Francesco Dodero Nicola Enrico	Dodero
Anno 1809							
S	<i>Le Jason</i>					Bonsignore (1809-1810)	
	<i>L'Antibréton</i>					Toniotto	
S	<i>Il Veloce</i> (*)	190	6	83		Giuseppe M. Montano	Angelo Bavastro /Dodero
S	<i>Il Victorieux</i>	32	4	40	Varazze	Bogazzo / Tropez / G. Terrizzani	Emanuele Rezzo
S	<i>L'Aigle</i>			54	Valenza	Gaetano Scotto	
Cut ter	<i>Le Sains-Peur</i>	8	1c	26		Giacomo Carli (1809) Paolini Costa di Genova (1811)	Percivalle
Anno 1810							
S	<i>L'Achille</i>	95				Giuseppe M. Merello di Santa Margherita	Emanuele Rossi
S	<i>Il Nettuno</i>					Ravano	
M	<i>La Liguria</i>					Nicolò Bo	Gius. Zignago di Chiavari
M	<i>Le Franklin</i>					Domenico Pagliano di Laigueglia	Laviosa
S	<i>Le Jupiter</i>			67		Nicolò Bozzo	
Sper	<i>La Mouche</i>			23		Franco. Bertamino/ Merello	Rossi
Gole	<i>L'Indomptable</i>	110	8	111	Varazze	Luigi Cervellera	
S	<i>Le Renard</i>	38	4	58	Sestri P.	Michele Copello	Angelo Bavastro
S	<i>Le Vengeur</i>	41	4	46		Giorgio Ignazi / Siffredi	Giacomo Sciaccaluga Bonsignore - Siffredi
Anno 1811							
S	<i>Le Dauphin</i>		2			Pietro Parodi	Stefano Maglione
	<i>Il Temerario</i>					Giuseppe Raffetti	
Anno 1813							
S	<i>L'Hercule</i> (1813)	37	4	53		Raffetti	Sciaccaluga

(*) Equipaggio del *Veloce*: 93 (8 ufficiali, 13 ufficiali marinai, 7 marinai, 2 novizi, 52 volontari, 11 mozzi) di cui 63 di Genova e il resto dei dintorni. Capitano Giuseppe Maria Montano di Genova, 2° ufficiale Gianmaria Ratto di Genova, chirurgo Bernardo Grillo di Ovada, pilota Angelo Chiappe di Chiavari. Armato con 4 cannoni, 2 carronate, 72 fucili, 24 pistole. Naufragato a Pietra Ligure nel 1814.

Segue CORSARI LIGURI 1807-1814. B)							
Tipo	Nome	Ton	C	E	Cantiere	Capitano	Armatore
Senza date disponibili							
S	<i>Il César</i>					Donati	Donati
Gole	<i>Il Charlemagne</i> (^)	128	8	95		Del Moro / Pieri	Sciaccaluga
S	<i>Il Chasseur</i>			86			Sciaccaluga e Peyrano
S	<i>Il Colombo</i>			53		Sacco	Moraglia
Cut	<i>Il Coq</i> (+)	16			Varazze	Fianson	Maglione
S	<i>Il Fidèle</i>						
	<i>La Fourmie</i>						
S	<i>L'Héros</i>						
S	<i>L'Hirondelle</i>						Musante
bovo	<i>La Legère</i>					Massola	
	<i>L'Oiseau de Mer</i>	4	-	19	Arenzano	Campora	Dapassano
S	<i>Il Papillon</i>			47		Bosco	
S	<i>Il Petit Chasseur</i>						
S	<i>Il Petit Gustave</i>					Calvi	
S	<i>Il Prince de Wagram</i>						
Gole	<i>La Providence</i>						
M	<i>Il Scipion</i> (§)	71		60	Varazze	[Carrega + 31.8.1807 ?]	Ferro
S	<i>Il Tigre</i>					Montano	
S	<i>I Trois Frères</i>					De Mutti	
(^) Ex <i>S. Matteo</i> , presa di guerra del <i>César</i> . 8 Cannoni, 2 petrieri, 60 fucili, 26 pistole, 26 sciabole, 24 asce.							
(+) Venduto a Port Vendres nel 1812.							
Gale = Galeotta. Gole = Goletta. M = Mistico. S = Sciabecco. Sper. = Speronara							
ALCUNE NAVI MERCANTILI PREDATE							
Inglese				Americane		Sarde	
<i>Duke of Kent (L'Aigle)</i>				<i>Iris (La Bella Genovese)</i>		<i>San Paolo (Le Chasseur)</i>	
<i>Le Succès (Le Charlemagne)</i>				<i>Margherita (Le Constant)</i>		<i>Passera (Le Courageux)</i>	
<i>Mary (Le Chasseur)</i>				<i>Aigle (Le Constant)</i>		<i>N. S. della Consolata (Le Cour.)</i>	
<i>Martin (Le Constant)</i>				Austriache		<i>Virgo Potens (Le Courageux)</i>	
<i>Anchises (Le Constant)</i>				<i>Il Gallo (L'Aigle)</i>		<i>Anime del Purgatorio (Il Diogene)</i>	
<i>Pelikan (Le Franklin)</i>				<i>Barth (La Courageuse)</i>		<i>N. S. del Carmine (La Mouche)</i>	
<i>Fly (Le Papillon)</i>				Siciliane		<i>Gesù Giuseppe Maria (B. Genov.)</i>	
<i>Black Joe (Il Tigre)</i>				<i>Jesus Maria Joseph (Le Courageux)</i>		Spagnole	
<i>John (Le Vengeur)</i>				<i>Vergine del Rosario (Il Diogene)</i>		<i>Ferdinando VII (Le Charlemagne)</i>	
<i>Sant'Antonio (Indomptable)</i>				<i>Purissima Concezione (Le Courageux)</i>		<i>Sant'Antonio (Il Diogene)</i>	
(§) Forse da identificare con la corvetta da 24 <i>Scipio</i> comandata dal capitano Carrega e presa il 31 agosto 1807 nel porto di Samarang (Madras) dalla fregata inglese <i>Psyche</i> .							

Lista di Capitani Corsari

A-L

(da Antonio Calegari, in *Genova*, febbraio 1943 e altre fonti)

Nominativo	Nato a	Corsari comandati
ASSO Annibale		Feluca <i>Le Anime del Purgatorio</i>
BASTELICO Domenico		<i>L'Ardente</i>
BERTAMINO Franco		Speronara <i>La Mouche</i> (1810)
BERTORA		Pinco <i>Saint François</i>
BOGAZZO		Sciabecco <i>Il Victorieux</i> (1809)
BONSIGNORE Nicola		Sciabecco <i>Il Diogène</i> (1808) – Sciabecco <i>Le Jason</i> (1809-10)
BOSCO		Sciabecco <i>Le Papillon</i>
BOZZO Nicolò		Mistico <i>La Liguria</i> – Sciabecco <i>Le Jupiter</i> (1810)
BREGANTE Nicola		Galeotta <i>La Bella Genovese</i> (1813)
BUSCIA		Sciabecco <i>Il Tigre</i>
CABOARA Giovanni		Pinco <i>L'Azzardoso</i>
CAMPORA		<i>L'Oiseau de Mer</i>
CARBENA Francesco		Sciabecco <i>Il Vendicatore</i>
CARREGA	Genova	Mistico <i>Le Scipion</i> (1807) Caduto 31.8.1807
CARLI Giacomo	Genova	Cutter <i>Le Sans Peur</i> (1809)
CAVASSA Apollonio		?
CAVASSA Gerolamo		Polacca <i>La Galatea</i>
CERVELLERA Luigi		Goletta <i>L'Indomptable</i> (1810)
CONTRUCCI (tenente freg)		<i>Il Vendicatore</i> (1800)
COPELLO Michele		Sciabecco <i>Le Renard</i> (1810)
COSTA	Genova	Cutter <i>Le Sans Peur</i> (1809)
DALL'ORSO Francesco		Fregata <i>Liguria</i> (1798)
DEL MORO Giorgio	Vernazza	Galeotta <i>La Bella Genovese</i> (1811-12) – Goletta <i>Le Charlemagne</i>
DE MUTTI		Sciabecco <i>Les Trois Frères</i>
DODERO Francesco		Mistico <i>Le Constant</i>
DODERO Lorenzo		Pinco <i>San Lorenzo</i> (1806-09)
DODERO Ludovico		Sciabecco <i>Il Serpente</i> (1806-09)
DONATI		Sciabecco <i>Il César</i>
ENRICO Nicola		Mistico <i>Le Constant</i>
FIANSON		Cutter <i>Il Coq</i>
FIDANZA Simone		Sciabecco <i>Il San Simone</i> – Goletta <i>La bella Fidanza</i>
GALLIANO		Sciabecco <i>San Giuseppe</i>
GARASSINO	Alassio	?
GENTILE Pietro	Laigueglia	Mistico <i>Le Constant</i> (1806-08)
GIBELLI Giuseppe		Polacca <i>Santa Maria</i>
IGNAZI Giorgio		Sciabecco <i>Le Vengeur</i> (1810)
LANTERI Giovanni B.	Loano	Bombarda <i>Il Ricordo</i>
LAVARELLO Fortunato		Pinco <i>Padre Gaetano</i>

Lista di Capitani Corsari M-T

(da Antonio Calegari, in *Genova*, febbraio 1943 e altre fonti)

Nominativo	Nato a	Corsari comandati
MASSOLA		Bovo <i>Legère</i>
MERELLO Giuseppe M.	S. Margherita	Sciabecco <i>L'Achille</i> (1810) - Speronara <i>La Mouche</i> (1810)
MONTANO Giuseppe M.	Genova	Sciabecco <i>Il Veloce</i> (1809) – Sciabecco <i>Il Tigre</i>
MONTOBBIO		?
OBERTI		<i>La Vittoria</i>
OLETTA		Feluca <i>La Vigilante</i>
ONETO		?
PAGLIANO Domenico	Laigueglia	Mistico <i>Le Franklin</i> (1810)
PAIMBENI		<i>Il Buonaparte</i> (1804)
PAOLINI		Cutter <i>Le Sans Peur</i> (1809)
PARODI Pietro		Sciabecco <i>Le Dauphin</i> (1811)
PESENTI Antonio	San Remo	Sciabecco <i>Il Coraggioso</i> (1808)
PIERI		Goletta <i>Le Charlemagne</i>
PITTALUGA		?
PREVE Giulio Cesare	Genova	Polacca <i>L'Orient</i>
RAFFETTO Giuseppe	Sturla	Galeotta <i>La Bella Genovese</i> (1807) – Sciabecco <i>Il Coraggioso</i> (1809) – <i>Il Temerario</i> (1811) – <i>L'Hercule</i> (1813)
RAFFI		<i>L'Aventurier</i>
RATO Ambrogio		Sciabecco <i>Il Veloce</i> (m. prigioniero sui pontoni inglesi)
RAVANO		Sciabecco <i>Il Nettuno</i> (1810)
SACCO		Sciabecco <i>Il Colombo</i> (armatore Moraglia)
SARTORIO		?
SCOTTO Gaetano		Sciabecco <i>L'Aigle</i> (1809)
SERRA Gerolamo		Mistico <i>Le Constant</i> (m. nel 1809 a Tunisi)
SERRA Luigi		<i>Masséna</i> – <i>N. S. del Belvedere</i> –
SIFFREDI		Sciabecco <i>Le Vengeur</i>
SOLARI		?
TONIOTTO		<i>L'Antibréton</i> (1809)
TROPEZ		Sciabecco <i>Il Victorieux</i> (1809)
TERRIZZANI G.		Sciabecco <i>Il Victorieux</i> (1809)
TOSO Francesco		?

PIEMONTESI E LIGURI NELLA MARINE NATIONALE		
A – Ufficiali e Sottufficiali		
Gradi	Nomi	Navi o Corpi
Capitano	MAGLIONE G. Battista	<i>Isabella</i>
Capitano in 2°	AGENO Nicola	<i>Uclès</i>
Tenenti	BAVASTRO Bernardo FIGARI Michele RABAGLIATO Sebastiano	Sciabecco <i>Intrepido</i> “ “
T. di vascello	LE FRATER	Corpo d'appartenenza
Aspirante	OLZATI Tito Agostino	<i>Indiana</i> , poi <i>Montebello</i>
Aspiranti di 2a classe	DELLEPIANE Giuseppe FOLCO Antonio SIVORI Domenico	Vascello <i>L'Agamennone</i> Fregata <i>Driade</i> Vascello <i>Le Gênois</i>
Quartiermastro	BROGLIAN Giacomo	<i>Driade</i> , poi <i>Scettro</i>
C. ordinatore di 2a	GILETTA Domenico	<i>Adonide</i>
Chirurgo maggiore	REBAUDI Ferdinando Pietro	Corsaro <i>Dubordieu</i>
Sindaci	DONATI Francesco GAVARONE Ambrogio LOTTERO Pellegro MANARA Francesco ACCAME Giacomo	Corpo d'appartenenza “ “ “ “
Amministrazione	ROSSI G. Battista	“
Pilota	DODERO Giuseppe Maria	Fregata <i>Penelope</i>
1° Nostromo	DODERO Lorenzo	Corsaro <i>Maria Luigia</i>
Sottonostromo	GORGOLIONE Bartolomeo	23° Equipaggio di Flottiglia
Sottopadrone	CAPURRO G. Battista	Cervo
“	DALL'ORSO Francesco	Corsaro <i>Maria Luigia</i>
Capo Timoniere	ROSSI Tommaso	<i>Delfina</i>
“	Giaume G. Battista	<i>Coureur</i>
“	SEPP Gerolamo	<i>Austerlitz</i>
Timoniere	CAPURRO Francesco	Corsaro <i>Maria Luigia</i>
“	RAPETTO Luigi	“
“	ROSSI-ROSNY	“
2° Timoniere	BENVENUTO Giovanni	<i>Répresailles</i>

PIEMONTESI E LIGURI NELLA MARINE NATIONALE			
B – Comuni			
Marinai			
Nomi	Navi	Nomi	Navi
SECOND Pietro Antonio	Corsaro <i>Dubordieu</i>	NEPOTE Bartolomeo	Corsaro <i>Dubordieu</i>
BADARACCO Giacomo	<i>Borea</i>	RISSO G. Battista	<i>Romolo</i> , poi <i>Agamenn.</i>
CAISSON Enrico	Corvetta <i>Le Mohawk</i>	SAINT SIR Felice	<i>Argonauta/Evedemos</i>
CARLINI Bernardo	<i>Agamennone</i>	TASSIN Antonio	<i>Proserpina</i>
CUTTICA GAY Giuseppe	20° Equipaggio d'Alto bordo	SARRATO Lorenzo	<i>Marseille</i>
DEVIANI Francesco	<i>Ybio</i>	VEPON Michele	<i>Gelosa</i>
DOGLIANI Giacomo	Corsaro <i>Dubordieu</i>	VIGANEGO Tommaso	Sciabecco <i>Intrepido</i>
FADA Antonio	<i>Montebello/Donauworth</i>	VILLA G. Battista	86° Equipaggio A. B.
FUGONI Pietro Nicola	<i>Intrepido</i>	-	-
Maestranze, mozzi e altri incarichi			
Gradi	Nomi	Navi o Corpi	
Aiuto carpentiere	CARLARINO Giovanni	<i>Medea</i>	
“	PERASSO Agostino	<i>Galatea</i> , poi <i>Borea</i>	
Maestro armaiolo	PONS Stefano	<i>Medea</i>	
Distributore viveri	BANCHERO Nicola	<i>Driade</i>	
Cambusiere	SELLE Antonio	Corsaro <i>Maria Luigia</i>	
Cuoco	CANALE Emanuele	<i>Fauno</i>	
Pristinaio	LANZA Giacomo	<i>Driade</i>	
Mozzo	ROSSI Pietro	<i>Delfina</i>	
“	VECCHI Giuseppe	<i>Marseille</i>	

Stato presunto del numero dei marinai genovesi abitanti dalla Magra a San Remo (1814)					
Quartieri	Genova	Savona	Porto Maurizio	Chiavari e La Spezia	Totale
	Da Camogli a Voltri	Da Arenzano alla Pietra	Da Loano a San Remo	Da Portofino alla Magra	
Capitani	350	-	180	60	590
Padroni	360	420	260	680	1.920
Marinai	4.500	1.650	1.150	3.760	11.060*
Novizi	1.550	330	510	1.300	3.690
Mussi	1.790	510	370	540	3.350
Totale	8.750	3.050	2.470	6.340	20.610**
* Di cui 590 “secondi” e 590 impiegati come “scrivani”					
** Più 400 sopracarichi non appartenenti all’iscrizione marittima, 1.200 operai (mastri d’ascia, calafati e velieri) e un migliaio di marinai ultrasessantenni, esenti dal beneficio della pensione non essendo soggetti al pagamento della tariffa.					
Gettito della tariffa					
Classi	Numero	Tariffa mensile		Gettito annuale	
Capitani e Padroni	2.090	4.-		114.720	
Secondi	590	2.-		14.160	
Scrivani	590	2.-		14.160	
Sopracarichi	400	2.-		9.600	
Marinai	9.620	1.-		115.440	
Novizi	2.500	0.1		15.000	
Mussi	3.300	0.5		9.900	
Totale	19.390	-		292.980	
Archivio USMM Roma					

<i>Mezza paga accordata dal cessato governo francese ai marinai stati feriti al servizio ed ai marinai esenti dal servizio perché maggiori d'anni 60</i>				
Pensioni mensili individuali	Accordate dal Gov. francese	Onere totale annuo	Numero da conservare	Onere annuo residuo
8.00	113	10.848	50	4.800
14.00	13	2.184	7	1.276
12.50	15	2.250	9	1.360
10.00	36	3.720	16	1.920
18.50	2	444	2	444
8.33	1	97	1	100
18.00	1	216	1	216
15.20	1	182	1	182
25.37	2	608	2	608
16.00	5	960	5	960
15.00	8	1.440	5	900
3.80	1	46	1	46
Totale	198	22.995	100	12.702
<i>Pensioni annue accordata dal cessato governo francese in favore delle Vedove dei marinai genovesi</i>				
Pensioni annuali individuali	Accordate dal Gov. francese	Onere totale annuo	Numero da conservare	Onere annuo residuo
400.00	1	400	1	400
193.50	1	193.5	1	193.1
90.00	33	2.970	18	1.620
108.00	20	2.160	12	1.296
75.00	23	1.725	12	900
48.00	6	288	4	192
60.00	9	540	6	360
111.20	1	111	1	111
32.00	1	32	1	32
84.00	2	168	2	168
125.00	1	125	1	125
123.00	1	123	1	123
Totale	99	22.995	60	12.702
Archivio USMM Roma				

Bibliografia

- ACERRA, Martine, ingénieur au CNRS, “Le redéploiement français en Méditerranée 1789-1815”, in *Français et Anglais en Méditerranée, 1789-1830*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1992, pp. 122 ss.
- ACERRA, Martine e Jean MEYER, *Marines et Révolution*, Rennes, 1988.
- ASSERETO, Giovanni, *La seconda Repubblica Ligure 1800-1805*, Milano, Selene edizioni, 2000.
- BONO FERRARI, Giovanni, *La città dei mille bianchi velieri: Camogli*, Genova, Tip. Nazionale, 1935.
- BONO FERRARI, Giovanni, *Capitani di mare e bastimenti di Liguria del secolo XIX*, Rapallo, Arti Grafiche Tigullio, 1939.
- BOREL, Jean, *Gênes sous Napoléon I*, introduction de G. Pessagno, Paris-Neuchatel, Editions Victor Attinger, 1929.
- BRUN, Vincent Félix (commissaire-général de la marine), *Guerres maritimes de la France: Port de Toulon, ses armements, son administration, depuis son origine jusqu'à nos jours*, Paris, Henri Plon, 1861, 3 voll. (II 1797-1815).
- BRUNO, Federico, “Il progetto di canale navigabile Savona–Alessandria”, in *Bullettino della Società storica savonese*, VII, 1906, pp. 1-24.
- BULLETIN des Lois et Arrêtés publiés dans la 28. Division Militaire de l'Empire Français, Tome Premier, Gênes, 1805, à l'Imprimerie Impériale.
- CALEGARI, Antonio, “Giuseppe Bavastro ed altri marinai italiani contro l'Inghilterra”, in *Genova*, XXIII, N. 2, febbraio 1943, pp. 2-10.
- CAVANNA, Alberto, *Bacicio do Tin. Corsaro dell'imperatore e pirata in Alto Tirreno*, Milano, Mursia, 2003. [Biografia immaginaria di un personaggio fittizio, ma basata su una ricerca storica, interessante soprattutto per la ricostruzione delle caratteristiche tecniche e delle prestazioni nautiche dei legni corsari].
- CHARTRAND, René e Francis BACK, *Napoleon's Sea Soldiers*, Osprey, Men-at-Arms 227, 1990, repr. 1995.
- CORNUAULT, Jean, *Un panorama de la marine: De Louis XV à Charles X par un témoin essentiel, l'amiral François de Rosily-Mesros, officier de marine de 1762 à 1826*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- CORRADI, Claudio, *La percezione del Golfo della Spezia nella difesa della Repubblica di Genova e nella politica navale dell'Impero napoleonico: due strategie a confronto (1793-1814)*, Tesi di laurea, rel. Anna Vittoria Bertuccelli Migliorini, Università di Pisa, Facoltà di Scienze Politiche, A. A. 2000-2001, 2 vol. .
- DE LAUGIER, Cesare, *Fasti e vicende dei popoli italiani dal 1801 al 1815 o Memorie di un ufficiale per servire alla Storia d'Italia nel suddetto periodo*, Italia (Firenze), V. Batelli e figli, 1829-1838, III (1830), pp. 140-143 (“Avvenimenti marittimi, o combattimenti degli Italiani sul mare”); IV, libro 1°, cap. 5°: V, libro 2°, cap. 6°.
- DESCHÊNES, Ronald, “Répertoire de vaisseau de ligne français de 1781 à 1815”, in *Genèse, journal généalogique et historique de l'Association de Généalogie d'Haiti* (A.G.H.), online www.agh.qc.ca/articles.

- FARA, Amelio, *Le città nella storia d'Italia: La Spezia*, Bari, Laterza, 1983, pp. 31-44.
- FARA, Amelio, *Napoleone architetto nelle città della guerra in Italia*, Leo S. Olschki Editore, 2006, pp. 221-263 ("Nel Golfo della Spezia").
- FORTI, Leone Carlo, *Fortificazioni e ingegneri militari in Liguria 1684-1814*, Genova, Compagnia dei Librai, 1992.
- FRASCA, Francesco, "I lavori di ristrutturazione dei porti di Genova, Livorno e Venezia in età napoleonica", in *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, X, 1996, pp. 107-145.
- FRASCA, Francesco, "Il potere navale nell'Italia napoleonica: Marine da guerra, arsenali, basi, porti nei dipartimenti annessi all'Impero francese e nel Regno d'Italia", in *La rivoluzione napoletana del 1799 nelle province in relazione alle vicende dell'Italia giacobina e napoleonica (1799-1815)*, Venosa, 2002, pp. 325-396.
- GABRIELE, Mariano, "Bavastro, Giuseppe", in *Dizionario biografico degli italiani*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1965, VII, pp. 304-305.
- GAINOT, Bernard e Nicole GOTTERI (ed.), *La police secrète du Premier Empire. Bulletins quotidiens adressés par Savary à l'Empereur*, Paris, Champion, 1997-2004, 7 voll. (juillet-1810-mars 1814).
- GIACOMONE PIANA, Paolo, *La marina ligure. Cronache navali liguri dal 1792 al 1814*, inedito.
- GROSSO, Orlando, "Il conte Luigi Serra vice ammiraglio della marina sarda 1774-1849", e altre biografie di capitani di mare genovesi del periodo napoleonico, in *Genova Rivista Municipale*, XIII (1933), N. 7 (luglio) pp. 581-591 e 8 (agosto) pp. 746-762.
- GROSSO, Orlando, "Il combattimento del Renard", in *Genova Rivista Municipale*, XIII (1933), N. 12 (dicembre).
- GUZZINI, Mariano, *Contro una squadra di squali in scooter (Appunti sulla storia di capitano Bavastro, tutto vele e cannoni)*, E-Quaderni del Giornale dei Parchi 3, www.parks.it/ilgiornaledaiparchi/eq3.pdf
- HAUTERIVE, Ernest d', *La police secrete du Premier Empire, Bulletins quotidiens adressés par Fouché à l'Empereur*, 3 volumes (1805-07), Librairie académique Perrin, 1908, 1913, 1922; continuato da Jean GRASSION fino al maggio 1810, 2 vol., Librairie Historique R. Clavreuil, 1963, 1964. [continuato da Gainot e Gotteri, v.].
- JAMES, William, *The Naval History of Great Britain during the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, New introductions by Andrew Lambert, Conway Maritime Press, 2002, vol. 2 1797-1799 (pp. 227-28 *Espoir* and *Liguria*) ; vol. 3 1800-1805 (pp. 9-13 Siege and bombardment of Genoa, Cutting out the Prima galley, Surrender of Genoa; pp. 268-69 Hippomenes and Buonaparte: 271-2 Dame Ambert and Lilly; 273-6 boots of Galatea); vol. 4 1805-1807 (pp. 118-120 Arrowe & Acheron with Hortense & Incorruptible at Cap Caxine; 129-130 Renard and General Ernouf; 233 Sirius and a French flotilla; 239-244 Warren-Hastings and Piémontaise; 340-41 Hydra and Prince Eugene); vol. 5 (pp. 21-23 San Fiorenzo and Piémontaise; 172 Topaze with Danaé et Flore; 351 Action off Lissa); vol. 6 1811-1827 (pp. 255 Sir Edward Pellew and the Baron Cosmao-Kerjulien; 257 Surrender of Spezia and Genoa).
- JURIEN DE LA GRAVIERE, Jean-Pierre-Edmond, viceammiraglio (1812-1892), *L'Amiral Baudin*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1888, pp. 26 ss. (su Pestel e sulla Piémontaise).
- L'ENCICLOPEDICO lunario poetico-scientifico per le dame, anno 1810*, Genova, Stamperia Francese.

- LESCALLIER, Daniel, *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtiments de mer. Ouvrage publié par ordre du roi, pour l'instruction des élèves de la Marine, sous le ministère de M. de Fleurieu*, Paris, Clousier, Firmin Didot, 1791, 2 voll.
- LO BASSO, Luca, "I corsari della Lanterna. Armamenti, carte bollate e liquidazioni di prede nella Genova napoleonica (1805-1814)", in RNR, *Rivista Napoleonica – Révue Napoléonienne – Napoleonic Review*, 9, 2004, pp. 77-89.
- MARMORI, Francesco, *Fortificazioni nel Golfo della Spezia*, Genova, Stringa, 1976, pp. 62-79.
- MASCILLI MIGLIORINI, Luigi, "Gli Arsenali militari in età napoleonica", in Atti del Congresso Nazionale di Studi *L'Arsenale militare marittimo di Taranto tra politica, strategia, difesa e sviluppo industriale*, Taranto, 13-14 ottobre 1989, Taranto, 1993, pp. 87-98.
- MASSON, Philippe e José MURACCIOLI, *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet, 1968.
- MAYER, Jean, "Le face à face des systèmes logistiques français et anglais en Méditerranée pendant les Guerres de la Révolution et de l'Empire", in *Français et Anglais en Méditerranée, 1789-1830*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1992.
- MENICI, Agostino Domenico (1753-1825), "Memoria del Sig. Menici sulla costruzione de' carri da cannone, colla descrizione di u8no di sua invenzionne", In *Memorie dell'Accademia delle scienze, lettere ed arti di Genova*, anno III, 1814, pp. 158-166.
- MEREGA, Massimo, "Il servizio militare nella Repubblica Ligure e nei dipartimenti liguri dell'Impero francese 1797-1814" in *Atti della Società Ligure di storia patria*, N. S., XXIII (XCVII) fasc. II, Genova, 1983, pp. 321-361.
- PERRI, Francesco, *Capitan Bavastro*, Milano, Garzanti, 1944 ; Soveria Mannelli, Rubbettino, 2006.
- PESSAGNO, Giuseppe (marchese, direttore dell'ASGe), "I corsari del blocco", Estratto dalla Rivista Municipale "*Genova*", gennaio 1932, Anno X, pp. 3-13.
- PINZA, Alessio, *L'Arsenale Militare Marittimo della Spezia: realizzazione e influenze sullo sviluppo socio-urbanistico e sul modello socio-economico della città*, tesi di laurea, relatore Giuliana Biagioli, Università di Pisa, Facoltà di Lettere e Filosofia, A. A. 2003-2004.
- PROST, Philippe, *Les forteresses de l'Empire. Fortifications, viles de guerre et arsenaux napoléoniens*, Paris, Ed. du Moniteur, 1991.
- QUACQUARELLI Mario e Teseo TAVERNESE, *Il corsaro di Napoleone*, Milano, Mursia, 2007.
- QUAINI, Massimo (cur.), *Carte e cartografia in Liguria*, Genova, Sagep, 1986.
- ROCCA-SERRA, Antoine-Jean-Pierre-Napoléon de, *Historique du 67^e Régiment d'infanterie*, Paris, Henri Charles Lavauzelle, 1889.
- ROCHE, Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, Tome I (1671-1870), per acquisto <http://www.netmarine.net/dico/>.
- ROSSI, Luisa, "Ingegneri militari francesi nel Golfo della Spezia", in *Annali delle biblioteche e dei musei civici della Spezia*, 1995, n. speciale 2000, pp. 169-211.
- ROSSI, Luisa, "L'utopia urbanistica del prefetto napoleonico Gilbert Chabrol de Volvic nel Golfo della Spezia", in Luigi Mascilli Migliorini (cur.), *Nelle provincie dell'Impero*, Atti del colloquio internazionale in occasione del bicentenario della nascita di Victor Hugo Avellino, 10-13 aprile 2002, Avellino, Edizioni del Centro Dorso, Sellino Editore, 2007, pp. 475-508.

- ROSSI, Luisa, "La città ideale: La Spezia nei progetti napoleonici (1808)", in *Rivista Napoleonica* N. 7-8, 2003 ("Spazi della borghesia e governo del territorio in epoca napoleonica"), pp. 65-89.
- ROSSI, Luisa, *Alla periferia dell'Impero: operazioni topografiche francesi nel Golfo della Spezia*, in E. Casti (a cura di), *Cartografia e progettazione territoriale. Dalle carte coloniali al piano*, Torino, UTET Università/Novara, De Agostini, 2007, pp. 115-132.
- ROSSI, Luisa, *Napoleone e il Golfo della Spezia: topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*, Milano, Silvana, Ed. per il Comune della Spezia, 2008.
- ROSSI, Luisa, *La production de la Brigade topographique du Dépôt des Fortifications aux ordres du capitaine P.-A. Clerc (1809-1825)*, in *Catalogue du Génie*, Service Historique de l'Armée de Terre, Vincennes, Paris.
- SALVAREZZA, Cesare (senatore e direttore generale degli Archivi di Stato, 1849-1915), *Fazioni navali inglesi a Noli (1808 e 1812)*, Roma, Stamperia Cecchini, 1906.
- SCHIAPPACASSE, Patrizia, "L'Arsenale e la marina genovese dalle origini al secolo XIX", in *Il Mediterraneo, i luoghi, le memorie* (Mostra del I Centenario dell'Arsenale di Taranto), Roma, Poligrafico, 1989, pp. 93-128.
- SCHIETECATTE, Laurent, *La guerre de course à Gênes et en Ligurie (1794-1814)*, maîtrise, Université de Nantes, prof. C. Hermann, 1991.
- SIMIONI, Ernesto, "Fasti navali degli italiani dal 1801 al 1815", in *Rivista Marittima*, gennaio, febbraio e marzo 1928. [estratti da Cesare DE LAUGIER, *Fasti e vicende dei popoli italiani dal 1801 al 1815, o memorie di un ufficiale per servire alla storia militare italiana*, Firenze, 1829-1838.]
- SIRAGO, Maria, "La politica portuale nell'Italia napoleonica. Arsenali, porti e lazzeretti nel Mediterraneo italiano", in *Rivista Napoleonica* N. 7-8, 2003 ("Spazi della borghesia e governo del territorio in epoca napoleonica"), pp. 249-265.
- STOLPER, Ed., "Contributo allo studio della massoneria italiana nell'era napoleonica, IV. La Liguria", in *Rivista Massonica*, Vol. LXVIII – XII N. S., N. 9, Novembre 1977.
- TARBÉ de SAINT-HARDOUIN, F. P. H., *Notices Biographiques sur les ingénieurs des Ponts et chaussées depuis la création du Corps, en 1716, jusqu'à nos jours*, Paris, Librairie Polytechnique Baudry et Cie, Libraires Éditeurs, 1884.
- TONELLI, Graziano, "Dall'Impero napoleonico a Casa Savoia: amministrazione, progetti e rinnovamento urbano", in ID. (cur.). *"L'aspetto della città, piacevole da tutte le parti sarebbe magnifico". Il Golfo della Spezia dalla Repubblica Ligure all'Arsenale Militare Marittimo*, Arri del Convegno di studi 1° giugno 2001, Villa Marigola, Lerici, Archivio di Stato e Cassa di risparmio della Spezia, La Spezia, Tip. Ambrosiana Litografia, 2001, pp. 29-50.
- TOSSELLI, Jean-Baptiste, *Biographie Niçoise ancienne et moderne, ou Dictionnaire historique de tous les hommes qui se sont fait remarquer par leurs actions, leurs écrits, leurs mérites, leurs talents et leurs erreurs dans la ville et le comté de Nice*, suivi d'une Table chronologique des mêmes pour suivre l'histoire, et orné de portraits, Nice, Imprimerie de la Société Typographique, MDCCCLX, T. I, pp. 71-105 ("Bavastro, Joseph").
- TUPINIER, Jean Marguerite, *Mon rêve. Mémoires du baron Tupinier*, ms., HSM, MS 311 ; ID., *Mémoires du baron Tupinier. Directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*, Texte établi et commenté par Bernard LUTUN, préface de Etienne TAILLEMITE, Mayenne, Editions Desjonquères, 1994.

TUPINIER, Jean Marguerite, *Rapport sur le matériel de marine* présenté à M. le vice-amiral de Rosamel, ministre secrétaire d'état au département de la marine et des colonies, par M. le Baron Tupinier, député de la Charente Inférieure, conseiller d'état, membre du conseil d'amirauté, directeur des ports au ministère de la marine, Paris, Imprimerie Royale, 1838.

VERGÈ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine Française au XVIIIe siècle*, Paris, SEDES, 1997.

VIGANÒ, Marino, « Distruggere e costruire. Fortificazioni sotto Napoleone. Ingegneri e ingegneria militare in Piemonte e Liguria tra il 1796 e il 1814 », in Josepha COSTA RESTAGNO (cur.), *Loano 1795. Tra Francia e Italia dall'ancien régime ai tempi nuovi*. Atti del Convegno Loano 23-26 novembre 1995, Istituto internazionale di studi liguri. Bordighera, 1998, pp. 247-314.

VILLIERS, Patrick, « La guerre de course en France, de Louis XIV à Napoléon I », in *Colloque Marine et technique au XIXe siècle*, Vincennes, 1988.